

MEMORIA

DEL

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

AL

CONGRESO NACIONAL

DE LOS

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

EN 1888

EDICION OFICIAL

CARACAS

IMPRENTA Y LITOGRAFIA DEL GOBIERNO NACIONAL

1888



CAPITULO I

FERROCARRILES

—

I

FERROCARRIL BOLÍVAR

Esta empresa, á pesar de las contrariedades que le presenta la dureza de las estaciones lluviosas, sigue con asiduidad y firmeza venciéndolas á fuerza de trabajos incesantes, y si al presente no son nada halagadores los resultados de rendimiento por la causa dicha, como lo ha manifestado, se promete sí, obtenerlos provechosos cuando aquéllas decrezcan con las obras de arte que ha ejecutado y ejecuta con este propósito.

Según dice el agente é Ingeniero en la comunicación que encontraréis bajo el número 102, no puede remitir su informe, por razones que vosotros apreciaréis en el referido documento.

II

FERROCARRIL DE LA GUAIRA Á CARACAS

Es público y notorio el gran movimiento de esta línea en el tiempo que tiene de establecida, y no habrá error al afirmar que esta Empresa jamás decrecerá, porque si se mira

con cuidado el natural incremento que los ferrocarriles imprimen á las ciudades, pueblos y caseríos en que se les ha establecido, ellos á su vez, se nutren con la fecunda savia del comercio, las industrias, la agricultura, las artes y las ciencias, de quienes es poderoso auxiliar para su vuelo y progreso. La experiencia confirma esta verdad en todos los países, y el nuestro no vendrá á ser la excepción.

Necesítase sólo que la línea llegue á su perfecta consolidación, para que cesen los trastornos, por los desperfectos ocasionales, debidos á las condiciones del terreno.

Afortunadamente también los Administradores que han tenido bajo su cuidado los intereses de esta empresa, han dado pruebas de idoneidad y contracción, lo que es satisfactorio reconocer y aplaudir, púes toda línea férrea bien servida establece la sólida base de su prosperidad.

Por circunstancias de propio interés para la línea, se hizo necesario que el Gobierno, de acuerdo con el Administrador, dispusiese el nombramiento de dos empleados que ejerciesen las funciones de inspectores, los que serían de libre remoción del Gobierno, para mejor garantir las seguridades que requiere el buen servicio y la conservación de la vía. La Compañía paga los sueldos de estos servidores.

El 18 de abril pues, se dictó la Resolución que lleva el número 103.

En previsión de que la Compañía, por causa de la falta de potencia impulsiva de sus máquinas locomotoras, y con el fundado temor de que por este inconveniente hubiese de sufrir retardos el tráfico, tuvo el Gobierno necesidad de prevenirle lo que hallaréis consignado en la comunicación que lleva el número 104, y á la que contestó el Administrador en los términos que constan bajo el número 105.

Para el 23 de agosto hubo remoción de un inspector, documento número 106, y el 29 del mismo hubo otra, número 107.

En el tiempo corrido del 6 de junio al 5 de diciembre, el Gobierno quedó en la espectativa del proceder de la Compañía; pero en vista de las dificultades que ofrecía el servicio de la línea, y

del silencio que la Empresa guardaba, se reiteró la exigencia en los términos que expresa la comunicación que lleva el número 108; y el señor Administrador remitió su contestación el día 7, la cual está marcada con el número 109.

Llamado el Administrador después de esta misiva ante el Gabinete, con el fin de exponerle los verdaderos perjuicios que recibía el público por la interrupción del tráfico; los cuales consistían en la grande aglomeración de mercancías detenidas en el Puerto; la carencia en la ciudad de artículos de consumo, y el consiguiente alto precio á que tenía que comprarlos el pueblo consumidor, fueron éstas razones convincentes á que no pudo hacerse objeción.

El Presidente tenía pues, que dictar una medida á la altura de la conflictiva situación, pues era de su deber proporcionar el remedio. De aquí la reapertura al tráfico de la carretera.

Convencido sin embargo, de la actividad desplegada por este celoso y competente Administrador, puso el contingente de recursos necesarios en dinero efectivo, como lo veréis más adelante, confiando al mismo tiempo al Ministerio la dirección de los trabajos que se llevaron á cabo para dejarla en estado de servicio; con ello, salvado el inconveniente del momento, y cuyos benéficos efectos se han palpado.

III

FERROCARRIL DE ANTÍMANO.

Según se anunció en la página XLIII de la Memoria del año anterior, esta obra quedó terminada de todo punto en los primeros dias del mes de abril del mismo año, y con la solemnidad que la obra requería se inauguró el 27 del dicho mes.

Fué esta inaguración una de las elocuentes muestras de regocijo con que el Gobierno conmemoró en 1887, la clásica fecha

de los adelantos, y de la genuina Regeneración de la Patria en todos sentidos; y natural era que en esta fiesta hubiese espansiones de todo género.

Por eso el Ilustre Americano, Iniciador de la idea de su construcción, los Poderes de la Nación congregados allí, y que coadyuvaron con sus sabias disposiciones á dar cima á la obra, como asimismo, los Ingenieros, obreros y encargados de realizarla, recibieron el más preciado galardón á que aspirar puede todo amante del bienestar y del trabajo. Este ha sido el unánime aplauso del pueblo beneficiado.

Desde el 1º de diciembre de 1886 hasta el 27 de julio de 1887 se erogó para concluir la construcción de este ferrocarril, la suma de 363.883 bolívares, 65 céntimos.

Terminada esta vía férrea, dispuso el Gobierno por Resolución de 18 de abril, nombrar al ciudadano Guillermo Ramírez Administrador, con el sueldo mensual de (B. 600) seiscientos bolívares. (Número 110.)

El 22 del mismo mes, por otra Resolución número 111, se nombraron los Jefes de las Estaciones de Caracas y Antímano con el sueldo de (B. 240) doscientos cuarenta bolívares mensuales cada uno.

El 10 de mayo se nombró al ciudadano Temístocles Pereira Lozada por renuncia del señor Remigio Montenegro. (Número 112.)

Las cuentas de esta Administración, después de los trabajos necesarios en la composición de los wagones y otros extraordinarios, cuyo importe fué algo crecido, ha presentado como resultado hasta el 15 de julio, fecha en que pasó por contrato á la Compañía que hoy lo atiende, lo que expresa la siguiente

DEMOSTRACIÓN:

Gastos hechos durante la Administración...........	B. 31.927,84
Rendimiento por servicio de la línea........	18.691,83
Déficit en contra..........	B. 13.236,01

La continuación de esta línea hasta San Carlos, es objeto de que de seguidas entraré á ocuparme.

IV

FERROCARRIL DE CARACAS A SAN CARLOS

Esta línea fué contratada sirviendo de base la ya concluida de Caracas á Antímano; y por ella se promete el Gobierno ligar parte del Sur de Occidente de la República, cuyas extensas pampas apenas requieren los medios fáciles del trasporte de los rieles, puesto que de seguidas se establecerán allí en todas direcciones, dando impulso y vuelo al desarrollo natural de la cría y agricultura, que están establecidas en tan feraces y productivas comarcas.

Vosotros conocéis cuánta es la ventaja que proporcionará esta línea á las otras que en el Centro tocan con nuestros principales puertos, pues mientras más pronto quede ella establecida, asimismo se hará sentir su positiva ventaja para el país; porque las referidas empresas, con ésta, acrecerán su importancia; jamás cesarán de estar en actividad todas ellas; y esto indudablemente les proporcionará pingües rendimientos que no de otro modo alcanzarían.

Por lo tanto, en la forma y términos que se ha hecho este contrato quedará comprobado una vez más, y de un modo evidente, que el plan puesto en práctica para el fomento del país, deja á cubierto todo evento fatal para las obras que hoy se hacen, con costosos sacrificios, y que en no lejano tiempo se alcanzará la positiva utilidad, si se le obedece y sigue estrictamente.

La Compañía está en actividad, el contratista é ingenieros de esta empresa se ocupan con interés de la obra. Al emprenderla, es seguro que en los plazos fijados para su ejecución, habremos sentido los beneficios que lijeramente se han apuntado.

Servíos estudiar el contrato inserto en el documento número 113, y si como lo espero, vosotros lo eleváis á ley, recibiréis el aplauso de los pueblos de quienes sois delegados.

V

FERROCARRIL DE PUERTO CABELLO Á VALENCIA

Al hablar de esta línea que se ha inaugurado últimamente, he de seguir el orden cronológico de cuanto se ha hecho en el año por el Gobierno en vía de su terminación, que felizmente se ha realizado. De este modo, quedará en pie el trazado de estos documentos; y con él la exposición clara de cuanto se ha hecho.

El 14 de enero del 87 se resolvió por el Gobierno Nacional tomar por su cuenta las acciones del Gobierno del Estado Carabobo, Municipalidades de Valencia y Puerto Cabello y del Banco de Carabobo, después de haber gestionado con estos interesados la entrega de las cantidades que á cada uno de ellos les estaban asignadas en el contrato, y de lo que se escusaron, con razones que fueron bien estimadas; por lo cual, el Gobierno como era de su deber y compromiso, entró á abonar; reservándose disponer lo conveniente, respecto de lo que correspondía pagar al Comercio de Valencia y Puerto Cabello y los propietarios de ambas localidades, según fuese la contestación á las excitaciones que al efecto se les hicieron. Documento 114.

El 14 de abril se dictó Resolución nombrando Inspectores nacionales á los Generales Augusto Hidalgo, Gumercindo Alvizuri, Sebastián Yépez y Francisco Solarte. Número 115.

El 28 de abril se nombró al General Juan de Jesús Vargas, en reemplazo del General Sebastián Yépez que falleció. Documento número 116.

Por solicitud de la Empresa se dictó Resolución el 21 de junio (número 117) declarando la expropiación del terreno necesario para el establecimiento de la Estación en Valencia.

Según consta del expediente en comunicación dirijida a Ministro de Finanzas el 4 de agosto, el Gobierno abonó todo lo que se debía hasta aquella fecha al ferrocarril por los certificados recibidos de la Compañía y que correspondía á la propia cuenta del Gobierno, á la del Estado Carabobo, Municipalidades de Valencia y Puerto Cabello, y los propietarios y comerciantes de estas mismas localidades, cuyas acciones todas son hoy propiedad de la Nación, por este hecho, y por que el Gobierno sigue abonando las cuotas partes que le corresponden en la construcción, según quedó estipulado; y se está cumpliendo.

El 29 de agosto se nombró Inspector al General Luis M. Grana, en reemplazo del General Juan de Jesús Vargas. Número 118.

El 22 de setiembre se redujeron á dos las cuatro plazas de Inspectores en esta línea, y servidas por los Generales Luis M. Grana y Gumercindo Alvizuri, documento número 119; y para el 2 de noviembre se reemplazó al General Grana con el General Francisco Solarte. Documento número 120.

A solicitud de la empresa por el intermedio del Ingeniero Residente de la Compañía, se dictó el 14 de noviembre la Declaratoria Oficial que lleva el número 121.

Para el 30 de noviembre había recibibo este ferrocarril B. 1.760.996.

El 10 de diciembre envió la Compañía el Informe marcado con el número 122.

Para el 1º de febrero del presente año, participaron los señores Perry, Cutbill, De Lungo & Carrutters, que el enrielado tocaba á las puertas de Valencia, y que pedían fuese fijado el día para la inauguración de la línea, documento número 123, y se les contestó el 3 del mismo mes, fijando el día 16 para este solemne acto, documento número 124.

El 6 de los mismos se dictó la Resolución que lleva el número 125 declarándolo terminado en tiempo hábil.

El 11 se expidieron el Decreto y Resolución, que se marcan con los números 231 y 232.

El 25 la Resolución que lleva el número 233.

La conclusión de este Ferrocarril es á no dejar duda un hecho que magnificará junto con los demás que se han llevado á cabo, y los que han de proseguir, los esfuerzos de nuestra Patria con el noble propósito de alcanzar el asiento que le corresponde entre las Naciones civilizadas y progresistas.

Es ella una de las notas en los arpejios de la diana que anuncia con la pompa del alba el amanecer del PROGRESO. Sol resplandeciente que levantará á la América al más encumbrado punto entre los pueblos del Orbe....

La conclusión de este Ferrocarril concuerda de un modo significativo, con la marcha evolutiva de nuestra República desde su emancipación de la noble madre Patria.

La del Ferrocarril de La Guaira á Caracas significó que éste fué el pueblo elegido para levantar la bandera de la Independencia.

La del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia es símbolo de que en los campos de Carabobo selló Venezuela con la sangre de sus valerosos hijos el triunfo de sus ideas.

Necesario se hace decir aquí, que ellas nunca encaminadas fueron á la deslealtad, sí, precursoras de la justicia para los hidalgos españoles, que por su arrojo hicieron partícipes á las dos mitades del globo de sus respectivas fuerzas. La civilización moral del hombre que residía en el mundo conocido, y la exuberancia de la naturaleza en bellezas, ricos panoramas y elementos para el trabajo, que poseía la América.

Cumplir ahora el deber de justicia para con el General Guzmán Blanco, á quien se debe la realización de esta trascendental obra, es asunto superior á que tal vez no alcanzo; pero aunque en pobres ideas, me propongo sintetizarlo en estos verídicos conceptos.

Guzmán Blanco, Ilustre Americano, Regenerador de la Patria, debe estos levantados títulos, á la pujanza de su Genio que todo lo alcanza, porque su voluntad enérgica para beneficiar á Venezuela, salva con impetuosidad las vallas, los poderosos escollos de las pasiones humanas, y vence con su contracción los estorbos que le opone la misma naturaleza.

El Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia inaugurado, es un anillo de significación en la extensa cadena de sus triunfos para utilidad de la Patria.

Debo estampar también en este lugar que la Providencia ha querido que tocase la gloria de presidir la festividad de la inauguración al General H. López, al hijo de Carabobo que reune en su persona todos los nobles atributos que distinguen á un ciudadano honesto, á un Magistrado digno, en premio merecido por sus virtudes republicanas.

He de hacer constar, por último, que entre los colaboradores de esta obra, á la cual han coadyuvado los hijos del pueblo, que sólo aspiran, en el afán del trabajo honrado, á adquirir el medio de subsistir; los artesanos que con más recursos intelectuales, y los otros empleados de más altas luces y de más levantados resultados, que logran una mayor comodidad, se destaca el experto Ingeniero Director, señor J. Carruthers, quien puede decirse ha sido el alma que ha dado movimiento y acción á la obra, por su levantada fama, por su honradez y por su pericia comprobada.

La perfección de ella debe atribuírsele en primer término á él; confesarlo, es honra; reconocerlo, es sentimiento que ennoblece.

VI

FERROCARRIL CENTRAL DE VENEZUELA

Prosigue con la debida regularidad la ejecución de esta línea férrea de Petare en adelante, y es de suponer que los contra-

tistas interesados en ponerla al servicio en tiempo hábil, como están comprometidos, continuarán desplegando la actividad que obra de tal magnitud requiere.

Es grato, sí, para este Ministerio, detallar lo que durante el año se ha elaborado para salvar los naturales inconvenientes á que toda obra de estas condiciones se halla obligada; y en el curso de la presente exposición, con los documentos comprobatorios, quedará de manifiesto el recíproco interés de las partes contratantes, para llegar á la meta deseada.

Por la comunicación número 126, que en 3 de enero de 1887 dirigió la Compañía á este Ministerio, relativa á las bases del definitivo arreglo de la contabilidad, se convino en el modo de adjudicar las cantidades que el Gobierno había invertido en la obra desde su iniciativa, y la forma para cumplir el requisito del 7 por ciento. Resolución número 127.

Razones análogas á las que se tuvieron para con el Ferrocarril de La Guairá, determinaron el nombramiento de un Inspector Nacional para esta línea, documento número 128; y se recibió en contestación lo que expresa el número 129.

El 7 de noviembre participó el Ingeniero Residente, señor Thomas D. Weir, que la Compañía le ha nombrado su Representante en Venezuela, lo cual hallaréis en el número 130. Se contestó el 10 del mismo noviembre, documento número 131.

La circular que lleva el número 132 fué dirijida á todas las empresas en actividad que tienen contratos celebrados.

El número 133 es el informe pedido por circular á la Compañía para dar cuenta á la Legislatura Nacional en las presentes sesiones.

Por lo demás, sólo resta agregar que el Gobierno ha entregado la suma de (B. 982.011,25) novecientos ochenta y dos mil once bolívares veinticinco céntimos, para esta empresa hasta el 20 de noviembre y la cual ha sido erogada en las partidas que se expresan:

830 acciones, que recibió en Londres, del Ferrocarril de

La Guaira entregadas por el depositario......B. 186.750,
Cuota parte que debía el Gobierno por el trayecto de Caracas á Petare entregado el 4 de agosto........................ 507.250,
Intereses de la suma gastada por la Compañía hasta Petare, entregados el 4 de agosto........................ 53.261,25
Por cuenta de los certificados sobre el costo de los 10 kilómetros de Petare en adelante. 174.750,
Por este mismo respecto entregado el 4 de noviembre 60.000,

Total........................B. 982.011,25

VII

FERROCARRIL DE LA CEIBA Á SABANA DE MENDOZA

Por el circunstanciado informe que se verá en el documento número 134, hallaréis cuanto ha de saberse acerca de esta útil empresa que se llevó á feliz término; y por el cual se evidencia el pingüe rendimiento que ella deja á la empresa, y á los hacendados que por este medio han logrado salvar sus cosechas, antes expuestas á las contingencias de un intransitable camino que les ocasionaba en muchas ocasiones la pérdida de los frutos de su asidua laboriosidad.

La agricultura y el comercio se han utilizado de las ventajas del Ferrocarril, y por lo tanto aquellos lugares y las poblaciones en vida activa serán emporio de riqueza y bonanza.

He aquí el fruto que se recoje cuando es la paz y el trabajo honrado el punto objetivo á que consagramos nuestras facultades.

El Gobierno atiende como debe á las facilidades que requiere la introducción de los elementos que han de contribuir á su estabilidad.

VIII

FERROCARRIL DE GUANTA Á BARCELONA

Los trabajos hechos por la Compañía ó "Sociedad de la Costa Firme," están referidos en el informe que ésta ha dirigido al Ministerio, el cual encontraréis bajo el número 135.

Este informe suministra á vuestro criterio lo bastante para conocer las ventajas que la empresa se promete en su propio beneficio; pero además hace concebir el desarrollo que tendrá esa sección de la República con la explotación de sus ricas minas de carbón de piedra, fuera de las otras de distinto género que presentará su desenvolvimiento. Motivo es este también de complacencia, porque estas obras realizadas, son méritos que pesarán en la balanza, ante los otros pueblos civilizados, para alcanzar el respeto y la debida estimación.

IX

FERROCARRIL DE MAIQUETÍA Á LA GUAIRA Y MACUTO

Por causa de utilidad pública, como lo veréis en el Decreto que lleva el número 136, se mandó expropiar el Ferrocarril entre Maiquetía y Macuto, el 20 de junio de 1887.

X

FERROCARRIL DE PETARE Á GUARIQUÉN Y AL ORINOCO

Con fecha 4 de marzo del año pasado se amplió y adicionó el contrato celebrado en París por el General Guzmán Blanco el 8 de abril de 1886. Este contrato y las predichas ampliaciones y adiciones se elevaron á ley el 31 de mayo de 1887. Documentos marcados con los números 137 y 138.

Posteriormente los contratistas lo han traspasado al señor Conde de Valon, documentos números 139 y 140, quien ha enviado su representante el señor León de Salma, Ingeniero, con el fin de que procediese, como lo ha emprendido, á los estudios preliminares de esta línea.

Para el 3 de enero del presente había estudiado el curso de ella hasta la cortada de Guarenas con las exploraciones del caso; pero siendo de gran interés poner en conocimiento de la empresa algunos detalles, y en la convicción de que sus esplicaciones verbales contribuirán á resolver lo conveniente, ha partido el 8 de febrero para Europa, prometiéndose estar de regreso en breve término. Por los conceptos que ha emitido este sujeto, lleva buenas impresiones del país y de los resultados de la empresa.

XI

FERROCARRIL DE MÉRIDA AL LAGO DE MARACAIBO

Se elevó á ley este contrato el 13 de mayo anterior, pero como no se dió paso alguno para llevarla á cabo en los plazos fijados, quedó de hecho fenecido.

El Gobierno, en consecuencia, celebró con el Duque de Morny el que va copiado en el documento número 14.

Se recomienda especialmente á vuestra consideración, con el fin de que sea elevado á ley en las primeras sesiones, puesto que hay fundadas esperanzas de que este contratista lo lleve á la efectividad en el tiempo que tiene prefijado.

XII

FERROCARRILES DEL ORINOCO Á UPATA Y DE UPATA Á GUACIPATI

Por haber fenecido también el contrato con los señores de la Hante y Compañía de 1886, el Gobierno ha celebrado uno nuevo con el Duque de Morny, que os serviréis encontrar en el documento número 142.

Conocidas os son las apremiantes necesidades de poner esta parte de la República bajo las mejores condiciones, en cuanto concierna á las facilidades del trasporte de los elementos para su explotación, propiedad y seguridad; y así el Gobierno ha de prestar todo el contingente de su apoyo é influencia en favor de la empresa que en breve tiempo establezca la línea férrea de aquel vasto y rico territorio.

XIII

FERROCARRIL DE LA LUZ Á BARQUISIMETO

El estado de esta línea es el siguiente:

El 31 de diciembre de 1886, los señores H. L. Boulton y

C^{a}, elevaron á conocimiento del Gobierno un telegrama dirigido por el Representante de los contratistas desde Tucacas, en que participan haberse principiado el 13 del mismo mes á los estudios preliminares del proyecto. El 29 de enero del 87, el Inspector Nacional del Ferrocarril "Bolívar," remitió una Representación del Ingeniero en jefe y Agente General de la Compañía de este Ferrocarril, como representante en Venezuela de los contratistas, en que pide prórroga de tres meses para poder proseguir los estudios; y con fecha 8 de febrero se dictó la Resolución que encontraréis bajo el número 143.

Para el 10 de mayo quedó sancionada por el Ejecutivo Nacional la ley que expedísteis, aprobando el contrato celebrado con los señores Thomas Arroswmith Meates y Nathaniel Geach Burch. (Documento 145).

Con fecha 22 de junio se libró orden para la exención de los derechos de unos efectos pertenecientes á los Ingenienieros que practican el estudio, y es de suponerse que dentro de breve plazo remitan el resultado satisfactorio de ellos; y por lo tanto recomenzarán de seguidas los trabajos de construcción.

XIV

FERROCARRIL DE PUERTO CABELLO Á ARAURE Y BRUZUAL

Sobre esta línea he de informaros de la Resolución que dictó el Ejecutivo Federal el 29 de marzo anterior, número 144, acordando una prórroga para la conclusión de la 1ª Sección hasta el 31 de diciembre de este año, y 18 meses para el término de cada una de las otras secciones, respectivamente.

Se acordó la exención de derechos á unos bultos de útiles para los Ingenieros que vinieron á hacer el estudio de la línea; pero no se tiene aún oficialmente el resultado de estos estudios, ni de que se haya dado principio á la obra.

XV

FERROCARRIL DE SAN CRISTÓBAL AL URIBANTE

Sobre esta línea he de llevar á vuestro conocimiento, que aprobado por la Legislatura Nacional el contrato, se puso á dicha ley el *exequatur* el 14 de mayo de 1887, documento número 146, y que el 31 del mismo mes participó de Londres el señor Scholborgh, documento número 147, que en aquella fecha se habían entregado al registro de la Ciudad los Estatutos de la Compañía anónima formada para la construcción de la línea; funda esta participación en haber sido traspasado á su persona el referido contrato con fecha 18 de febrero del mismo año; y anuncia también la salida de un Ingeniero apoderado de la Compañía con el fin de recorrer el trayecto de la vía proyectada.

XVI

FERROCARRIL DE BAHÍA HONDA Á MARACAIBO

Por haber caducado el contrato con los señores de la Hante y Cª del 13 de julio de 1886, el Gobierno ha contratado con el Duque de Morny la construcción de una vía férrea entre Bahía Honda y Maracaibo, cuyos términos se expresan en el documento número 148; en consecuencia siguen corriendo los plazos estipulados para su realización, lo cual se efectuará indudablemente, por saberse de un modo positivo que el contratista gestiona con actividad este asunto de provechos innegables para el país.

Es éste otro de los contratos de que habréis de ocuparos en las presentes sesiones.

XVII

FERROCARRIL DE LA FRÍA AL BRAZO

El 31 de mayo del año anterior se dió sanción por el Presidente de la República á la ley que aprueba las declaraciones y ampliaciones hechas *ad referendum* en París por el Ilustre Americano, á la Compañía "Venezuela Western Railway Limited" y que encontraréis bajo el número 149.

La Compañía contratista hizo venir los Ingenieros con el propósito de proceder á la ejecución de la vía; pero por causa de temores á la fiebre perniciosa que para esa época comenzó en varios lugares, aunque muy apartados de la rejión de los trabajos, ellos se desalentaron y no quisieron marchar á su destino. La Compañía no ha cesado de dar pasos al logro de su intento, pero sin éxito favorable hasta el presente. Esto no quiere decir que haya desistido de su intento, pues los interesados han comunicado por cartas á palticulares, que la Compañía sigue bien y en la espectativa de buenos resultados para ella, por el convencimiento de la gran utilidad que vendrá á producirles empresa de tanta trascendencia, por los cuantiosos intereses que abarca.

XVIII

FERROCARRIL DE CARENERO Á RÍO CHICO

Es plausible para este Ministerio daros cuenta de haberse cumplido lo que en la Memoria del año anterior quedó consignado, con referencia á la conclusión de esta vía, que al presente presta servicios de gran magnitud á los feraces y ricos valles de Barlovento y otras poblaciones y caseríos, que han de aprovecharse con ventajas, por ahora, de su pronta salida

al mar y por la consiguiente facilidad en las transacciones con el comercio.

Las comunicaciones que llevan los números 150 y 151 se impondrán de la fecha en que fué inaugurado el atrevido puente sobre el río Tuy, en la boca de Paparo.

Bajo el número 152 va el informe que esta empresa dirije con relación al estado actual de ella, y en el que se pone en evidencia, así la perfección que tiene la obra, como la firme convicción de que no ha de retroceder en el terreno adquirido, aun á pesar de lo exiguo del capital empleado, y sin otro emolumento por parte del Gobierno que la subvención de cien mil bolívares (B. 100.000) con que fue auxiliada para su principio.

Es un deber que se cumple, la exención de derechos arancelarios para los efectos que se importan del estranjero, y los cuales no se producen en el país, y de que necesita para su mayor perfeccionamiento y conservación.

XIX

CARRETERA DE MACARAO Á LAS ADJUNTAS

En las páginas LVIII y LIX de la Memoria anterior, se os dió cuenta de estar terminada esta obra, haciendo constar que hasta el 30 de noviembre, fecha en que se cortó la cuenta anual, no se había hecho ningún jiro; pero las erogaciones se hicieron conforme lo requerían las necesidades del trabajo, con la mayor exactitud, hasta el 28 de enero, día en que quedó agotado el total del presupuesto montante, como está expresado en la predicha Memoria, á la suma de ocho mil ciento setenta y cinco bolívares, (B. 8.175) y además se pagaron los sueldos de los Ingenieros y el Inspector y otros extraordinarios, por lo que alcanzó el total de lo erogado é invertido en esta obra, á la suma de B. 10.972,75.

DOCUMENTO NÚMERO 102.

—

Tucacas—Venezuela: 19 de diciembre de 1887.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Dirección de Comunicaciones, Acueductos y Contabilidad.

Ciudadano Ministro:

Tengo la honra de participar á U. que en fecha 24 de no-
viembre próximo pasado fuí favorecido por su atenta nota nú-
mero 588, dirigidame en fecha 12 de noviembre próximo pa-
sado.

Altamente sensible es para mí tenēr que notificar á U., Ciu-
dadano Ministro, que circunstancias de la mayor importancia me
han privado del placer de corresponder más oportunamente á su
precitada nota.

Absorbida toda mi atención en ver si logro salvar el vapor
"Venezuela," (perteneciente á esta Compañía) el cual por un fa-
tal accidente zozobró á orillas de este muelle el día 21 de no-
viembre próximo pasado como á las 6 y 30 ms. p. m., y á cuyo
propósito empleo desde esa misma fecha los días, y aun las noches,
para ver si logro levantarlo, me han impedido en lo absoluto pre-
parar los datos que ese respetable Ministerio se digna solicitar
de mí en el mencionado oficio.

Debiendo ser los datos referidos obra exclusiva de mi propia
mano, y no pudiendo por tanto dedicar todo mi tiempo á la ela-
boración de ellos por la causa antes expresada, suplico á U., Ciu-
dadano Ministro, se sirva dispensarme la consiguiente demora.
Puedo no obstante asegurar á U., que todo se está preparando
con eficacia, y cuente que irá á sus manos á la mayor brevedad
posible.

Ruego á U., Ciudadano Ministro, se digne tomar en consideración las causales expuestas, para que me absuelva algo la culpa por tan involuntaria tardanza.

Con sentimientos del mayor respeto y consideración me suscribo de U.

Muy atento S. S.

William Warren, C. E. K.

Agente é Ingeniero.

DOCUMENTO NÚMERO 103.

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 18 de abril de 1887.

24º y 29º

Resuelto:

Por disposición del Presidente de la República, con

voto del Consejo Federal, se nombra á los ciudadanos Federico Ponce Valdez y Eulogio Travieso, Inspectores Nacionales en el Ferrocarril de la Guaira á Caracas.

Comuníquese y Publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

J. C. DE CASTRO.

—

DOCUMENTO NÚMERO 104.

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Número 341.

Caracas: 1º de junio de 1887.

Ciudadano Administrador del Ferrocarril de La Guaira á Caracas.

Tengo orden del Presidente de la República, para decir á U. que las máquinas que actualmente hacen el servicio del tráfico en ese Ferrocarril, carecen de la fuerza necesaria para arrastrar los trenes en la subida, y que á causa de esto el más pequeño inconveniente en la línea produce retardo en la marcha, con perjuicio del público.

En vista de esto el Gobierno exije á la Compañía haga construir máquinas cuyo peso y fuerza sean suficientes para atender á las necesidades del tráfico.

La obligación en que está toda Compañía de Ferrocarril de satisfacer eficazmente á las necesidades del tráfico, es motivo suficiente para esta exijencia, y esto hace esperar al Gobierno que la Compañía procederá inmediatamente á reemplazar las máquinas actuales con otras de mejores condiciones.

Si dentro de cuarenta días el Gobierno no recibiere contestación favorable de la Compañía, ó si su contestación no le asegura que para fines de este año empezarán á funcionar las nuevas locomotoras, abrirá para entonces al tráfico público la Carretera entre Caracas y La Guaira.

Dios y Federación.

J. C. de Castro.

DOCUMENTO NÚMERO 105.

—

Compañía del Ferrocarril de La Guaira á Caracas.

Caracas: 6 de junio de 1887.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Presente:

Tengo el honor de acusar recibo de su atenta nota número 341 de fecha 1º del corriente, de cuyo contenido me he impuesto y del cual daré cuenta á la Junta Directiva de Londres, á quien corresponde decidir sobre asunto de la importancia que es aquel á que se refiere su citada.

No puedo asegurar á ese Ministerio, que la contestación de aquella corporación estará en su despacho antes del término de cuarenta días que U. prescribe, pues las ocasiones con que contamos para nuestra comunicación, no nos ponen en capacidad de obtener con certeza las resoluciones de la Junta en ese período.

Soy de U., ciudadano Ministro, con toda consideración, su muy atento y s. s.

Por la Compañía del Ferrocarril de La Guaira á Caracas,

George D. Ross.

Administrador.

———

DOCUMENTO NÚMERO 106.

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 23 de agosto de 1887.

24º y 29º

Resuelto:

Por disposición del Presidente de la República, con el voto del Consejo Federal, se nombra al ciudadano Jesus María Arteigueta Plaza, Inspector Nacional del Ferrocarril de La Guaira á Caracas, en reemplazo del ciudadano Federico Ponce Valdez.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

J. C. DE CASTRO.

—

DOCUMENTO NÚMERO 107.

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 29 de agosto de 1887.

24º y 29º

Resuelto:

Por disposición del Presidente de la República, con el voto del Consejo Federal, se nombra al ciudadano Leonidas Mariño, Inspector Nacional en el Ferrocarril de La Guaira á Caracas, en reemplazo del ciudadano Eulogio Travieso.

Comuníquese y publíquese

Por el Ejecutivo Federal,

J. C. de Castro.

DOCUMENTO NÚMERO 108.

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Número 629.

Caracas: 5 de diciembre de 1887.

24º y 29º

Señor Administrador del Ferrocarril de la Guaira á Caracas.

Este Ministerio dirijió á U. en 1º de junio y marcada con el número 341 una comunicación encaminada á excitar á la Compañía á atender debidamente á la reposición de las máquinas locomotoras que se emplean en el servicio de la línea, sustituyéndolas con otras de mayor fuerza, como lo requiere lo pendiente de la vía y el creciente tráfico de mercancías que ingresan por el Puerto, evitando de este modo el gran perjuicio que experimenta el Comercio y el público en general. Se fijó á la Compañía el perentorio término de cuarenta días para resolver este asunto.

El 5 del mismo mes acusó U. recibo de la referida comunicación ofreciendo trasmitirla á la Junta Directiva; pero sin asegurar que la contestación estuviese en este Despacho antes del término de cuarenta días prefijados.

Han trascurrido cinco meses sin haber recibido el Ministerio otra contestación, ni tenido noticias de que se hayan dado pasos conducentes á poner el remedio á tan grave mal. Por lo tanto en consideración de lo expuesto, y á los constantes reclamos del comercio y particulares, no menos que á los de la Aduana, cuyos almacenes, á pesar de ser tan espa-

ciosos, no pueden contener las mercancías aglomeradas en ellos, por defecto del tráfico del Ferrocarril, el Presidente de la República me ha ordenado decir á U. que se encuentra en el caso de disponer la composición de la carretera, si inmediatamente no se establece el material rodante que satisfaga las necesidades del tráfico para facilitar el trasporte y remediar el mal.

Dios y Federación.

J. C. DE CASTRO.

DOCUMENTO NÚMERO 109.

Compañía del Ferrocarril de La Guaira á Caracas.

Caracas: 7 de diciembre de 1887.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Tengo á la vista su atenta nota número 629, de fecha 5 del corriente, confirmando su número 341 de 1º de junio último, que trata de la sustitución de locomotoras para el servicio de esta Empresa.

No ha podido ser evitada la demora en dar una contestación definitiva á las instancias de ese Ministerio, porque la materia ha tenido que ser sometida á especial estudio, toda vez que se consideraba haber llegado al máximum de la potencia de que son susceptibles las máquinas que usamos, juzgadas por peritos, como las más convenientes para este Ferrocarril.

Después de mi comunicación á la Junta Directiva de la Compañía, trascribiendo el contenido de su nota número 341, fué ordenada la construcción de dos nuevas calderas, para reemplazar otras algo resentidas del fuerte trabajo á que son sometidas por las condiciones de esta línea y el deterioro que les causa la calidad de las aguas del camino.

Dichas calderas fueron embarcadas con destino á La Guaira á mediados del mes próximo pasado.

También ha decidido la Dirección de la Compañía hacer construir dos locomotoras nuevas, si fuere posible de mayor fuerza que las actuales; como digo antes, este punto exige especial estudio y fué enviado un Ingeniero á los Estados Unidos de Norte América para conocer del sistema de locomotoras de aquel país, para vía angosta; y se ha ocupado la Junta Directiva de tomar informes sobre los sistemas de locomotoras usadas en otros Ferrocarriles análogos á éste.

La Compañía, en poder ya de esos datos, se decidirá por aquel de los sistemas que ofrezca más seguridades de éxito en esta línea y procederá desde luego á la construcción de las dos máquinas, las cuales llegarán á Venezuela seis meses después de haber sido ordenadas á la fábrica.

Las calderas en viaje, que deben llegar en este mes, me pondrán en capacidad de alistar seis máquinas, y como cuatro de ellas son más que suficientes para satisfacer las necesidades del tráfico, habrá dos locomotoras de reserva para cualquier caso que se requiera.

Creo de mi deber poner en conocimiento de U., que con el material rodante de que dispongo, han sido trasportadas á Caracas cerca de 4.000 toneladas de mercancías en el mes de noviembre último; 3.180 toneladas en octubre y 4.119 en setiembre; y que esta Administración no ha recibido quejas del comercio por retardo en el acarreo de sus efectos.

Soy de U. muy atento y S. S.

Por la Compañía del Ferrocarril de La Guaira á Caracas,

George D. Ross.

DOCUMENTO NÚMERO 110.

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 18 de abril de 1887.

24º y 29º

Resuelto:

El Presidente de la República, con el voto del Consejo Federal, nombra al ciudadano Guillermo Ramírez, Administrador del Ferrocarril de Caracas á Antímano, con el sueldo mensual de seiscientos bolívares.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

J. C. de Castro.

—

DOCUMENTO NÚMERO 111.

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 22 de abril de 1887.

24º y 29º

Resuelto:

Por disposición del Presidente de la República, con el voto del Consejo Federal, se nombra á los ciudadanos Remigio Montenegro y Ladislao Caballero, Jefes de las Estaciones de Caracas y Antímano respectivamente, en la línea férrea que une estos dos puntos; en cuyo destino devengarán el sueldo de doscientos cuarenta bolívares mensuales cada uno.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

J. C. DE CASTRO.

—

DOCUMENTO NÚMERO 112.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 10 de mayo de 1887.

24º y 29º

Resuelto:

Por disposición del Presidente, con el voto del Consejo Federal, se nombra al ciudadano Temístocles Pereira Lozada. Jefe de Estación en el Ferrocarril de Antímano, con el sueldo mensual de doscientos cuarenta bolívares.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal.

J. C. DE CASTRO.

DOCUMENTO NÚMERO 113.

—

El Ministro de Obras Públicas, suficientemente autorizado por el Consejero Encargado de la Presidencia de la República, con el voto del Consejo Federal y L. A. Muller, Ingeniero Civil, comisionado por la firma Frieb Crupp, de la ciudad de Essen en Alemania, han celebrado el sigiente concontrato:

Artículo 1º

El Gobierno de Venezuela concede á L. A. Muller y á sus asociados, ó sucesores, derecho exclusivo para construir un ferrocarril desde Caracas hasta la ciudad de San Carlos, en el Estado Zamora: dividido en tres secciones, la primera de Caracas á Cagua en el Estado Guzmán Blanco, con la obligación de no establecer estaciones en puntos que disten menos de un kilómetro de las del Ferrocarril Central de modo de no hacerle concurrencia; la segunda de Cagua á Tocuyito en el Estado Carabobo, pasando por el sur del Lago de Tacarigua, y la tercera de Tocuyito á San Carlos.

Artículo 2º

En caso que el Gobierno de Venezuela creyere conveniente ordenar la construcción de ramales de Cagua pasando por la Ciudad de Cura hasta Calabozo, el concesionario tendrá el derecho de ser preferido á cualquier otro, en igualdad de condiciones.

Artículo 3º

La duración del presente contrato será de 99 años contados desde la conclusion de la obra, y durante este tiempo el Gobierno de Venezuela se compromete á no construir ni ceder á ninguna otra persona ó Compañía el derecho de construir ferrocarril alguno entre los lugares arriba mencionados.

Artículo 4º

L. A. Muller y sus asociados ó sucesores, se comprometen por su parte á organizar una Compañía anónima limitada, para la construcción del ferrocarril y al efecto quedan autorizados para traspasar este contrato si así conviniere á sus intereses.

Artículo 5º

Se fijan nueve meses para principiar los trabajos de construcción que comenzarán á correr desde la fecha en que sea aprobado este contrato por el Consejo Federal, prorrogables por tres meses más y se fija el plazo de tres años desde que se comienzan los trabajos del ferrocarril para terminar la construcción de la primera sección de Caracas á Cagua y entregarlo al servicio público; pero en caso de dificultades que causen demora por fuerza mayor, será compensada con una prórroga igual al atraso causado á consecuencia de dichas dificultades.

Artículo 6º

Al quedar, después de los tres años fijados para la construcción, abierta al servicio público la sección del ferrocarril de Caracas á Cagua, se obligan L. A. Muller y sus asociados ó susesores dentro del término de seis meses, á proceder á la construcción de la segunda sección del ferrocarril, pero si trascurrido este tiempo no hubiesen dado principio á los trabajos, quedarán las condiciones de este contrato únicamente vijentes para la primera sección, y caducada para las demás, sin necesidad de notificación de parte del Gobierno de Venezuela.

Artículo 7º

El ancho de entre rieles del ferrocarril será de tres piés seis pulgadas inglesas, con las locomotoras, carruajes, carros y wagones indispensables para el tráfico, y construidos con la

mayor solidéz y de la más moderna invención, con las casas de la estación tan amplias como sean necesarias.

Artículo 8º

El Gobierno permitirá, prévias las formalidades legales, la introducción libre de derechos de importación, de los materiales, máquinas, herramientas, útiles y demás artículos que se necesiten para la construcción, conservación y manejo del ferrocarril con sujeción á las Leyes y Resoluciones dictadas por el Gobierno.

Artículo 9º

La Empresa no será gravada durante el tiempo de este contrato con ninguna clase de contribución.

Artículo 10.

El Gobierno de Venezuela cede á L. A. Muller y á sus asociados ó sucesores, quinientos metros de ambos lados del trayecto que atraviesa el ferrocarril en terrenos baldios, y si no los hubiere en la línea del ferrocarril, podrá la Empresa escojer los metros equivalentes en cualesquiera otros terrenos baldíos de la República. Los terrenos de propiedad particular que sean necesarios para la construcción de la obra, serán tomados por el Gobierno, para uso público conforme lo establece la ley, pagando el contratista y sus asociados ó sucesores su importe.

Artículo 11.

El Gobierno permitirá al concesionario sin indemnización alguna, cortar en los bosques pertenecientes al Gobierno, las maderas que necesite para la construcción y conservación del ferrocarril.

Artículo 12.

Al quedar construida y abierta al tráfico público la sección del ferrocarril de Caracas á Cagua, el Gobierno garantizará

á la Empresa el 7 p00 anual sobre la suma de doce mil ochocientas libras esterlinas por cada kilómetro del ferrocarril, y el montante que el Gobierno resultare deber á la Empresa por respecto de esta garantía, será pagado en dinero corriente de oro, dentro de dos meses después de trascurrido cada año de tráfico.

Artículo 13

El costo de construcción de la 2ª y 3ª sección, siendo menor, será fijado para los efectos de la garantía al principiar los trabajos de la segunda sección.

Artículo 14.

El Gobierno contribuye á la construcción del ferrocaril con la suma de (1.800.000) un millón ochocientos mil bolivares (£ 72.000) que ha invertido en la construcción del Ferrocarril de Caracas á Antímano, inclusive material rodante, estaciones &., y el concesionario se obliga á entregar al Gobierno dicha suma, en acciones ó bonos completamente pagados de la Compañia anónima, al emitirse éstos definitivamente, y dando al Gobierno el derecho de escojer los que tengan preferencia, sean bonos ó acciones.

Artículo 15.

El concesionario procederá desde la fecha en que sea ratificado este contrato por el Consejo Federal, á recibir el Ferrocarril de Caracas á Antímano, bajo inventario, y mantenerlo abierto al tráfiico público en buen estado hasta que la Compañía anónima que debe organizarse empieze los trabajos de la sección de Caracas á Cagua, y se obliga, á cuidar que de esa fecha en adelante, la interrupción del tráfico no pase del tiempo necesario para la reconstrucción de la línea con el aumento del ancho de entre rieles.

Artículo 16.

La Compania se compromete á establecer su estación definitiva en Caracas, á los alrededores de la actual.

Artículo 17.

Se establece que la tarifa de pasajes y fletes no puede exceder de la siguiente:

Por pasage de primera clase

de una persona con 25 kilógramos de equipaje, 25 céntimos de bolívar por cada kilómetro.

Segunda clase

de una persona con 25 kilógramos de equipaje, 20 céntimos de bolívar por cada kilómetro.

Tercera clase

de una persona con 25 kilógramos de equipaje, 10 céntimos de bolívar por cada kilómetro—por cada kilógramo de exceso en los equipajes, 1 céntimo de bolívar por cada kilómetro.

Fletes.

Por cada 1.000 kilógramos de mercancías, efectos y productos un bolívar por cada kilómetro y pequeños bultos que no pasen de 50 kilógramos, que se confíen á la Empresa como encomienda, el doble de lo que pagan mercancías. La Empresa tendrá el derecho de cobrar el flete, bien sea por peso ó por medida según convenga, tomando por medida un metro cúbico como el equivalente de 1.000 kilogramos.

Artículo 18.

Las cuestiones que se susciten por este contrato, serán resueltas por los tribunales competentes de Venezuela conforme á sus leyes.

Hechos dos de un tenor á un solo efecto en Caracas á ocho de julio de mil ochocientos ochenta y siete.

(L. S.)

J. C. DE CASTRO.

L. A. Muller.

DOCUMENTO NÚMERO 114.

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 14 de enero de 1887.

24º y 29º

Resuelto:

Habiendo dado cuenta en Gabinete al Presidente de la República de que el Gobierno del Estado Carabobo, las Municipalidades de Valencia y Puerto Cabello y el Banco de Carabobo han participado á este Ministerio que están imposibilitados de cumplir la obligación estipulada en el contrato de

construcción del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia, y que en consecuencia, no pueden pagar en especie las sumas que respectivamente adeudan á la Empresa por las diez y siete mensualidades vencidas desde el 17 de junio de 1885, día de la iniciación de los trabajos hasta la fecha, el Presidente de la República ha resuelto, en vista del artículo 14 del citado contrato, en el cual se comprometió el Gobierno Nacional á constituirse responsable del pago de las sumas expresadas, que se tome por cuenta de la Nación aquella obligación, dejando así de considerarse en lo sucesivo como suscritores á la Empresa, al Estado, á las dos Municipalidades dichas y al Banco de Carabobo. Respecto á las sumas que adeudan los comerciantes y propietarios de Carabobo, el Presidente de la República resolverá lo conveniente tan luego como contesten á la excitación que este Ministerio les ha dirijido sobre la materia.

Comuníquese y Publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

J. Calcaño Mathieu.

DOCUMENTO NÚMERO 115.

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 14 de abril de 1887.

Resuelto:

Por disposición del Presidente de la República, con el voto del Consejo Federal, y de conformidad con las exijencias actuales de la línea férrea que se construye entre Puerto Cabello y Valencia, se nombra á los ciudadanos Generales Augusto Hidalgo, Gumercindo Alvizuri, Sebastián Yepez y Francisco Solarte, Inspectores Nacionales para la conservación del orden en los trabajos que allí se ejecutan.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal.

J. C. de Castro.

———

DOCUMENTO NÚMERO 116.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 28 de abril de 1887.

24º y 29º

Resuelto:

Por disposición del Presidente de la República, con el voto del Consejo Federal, se nombra al ciudadano Juan de Jesus Vargas, Inspector Nacional de la línea férrea que se construye entre Puerto Cabello y Valencia en reemplazo del General Sebastián Yepez que ha fallecido.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal.

J. C. DE CASTRO.

DOCUMENTO NÚMERO 117.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas,—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 21 de junio de 1887.

24º y 29º

Resuelto:

El Presidente de la República, con el voto del Consejo Federal, ha tenido á bien acceder á la solicitud que le ha dirigido el Ingeniero de la Empresa Constructora del Ferrocarril entre Puerto Cabello y Valencia, pidiendo que se declare la expropiación del terreno necesario para el establecimiento de la Estación en esta última ciudad. Para llevarla á debido efecto, se llenarán por quien corresponda, todos los requisitos que ordena la ley de 13 de junio de 1876 sobre la materia.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

J. C. DE CASTRO.

DOCUMENTO NÚMERO 118.

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 29 de agosto de 1887.

24º y 29º

Resuelto:

Por disposición del Presidente de la República, con el voto del Consejo Federal, se nombra al ciudadano Luis María Grana Inspector Nacional en la línea férrea de Puerto Cabello á Valencia, en reemplazo del General Juan de Jesus Vargas.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

J. C. de Castro.

———

DOCUMENTO NÚMERO 119.

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 22 de setiembre de 1887.

24º y 29º

Resuelto:

Por disposición del Presidente de la República, con el voto del Consejo Federal, se reducen á dos las cuatro plazas de Inspectores Nacionales de la línea férrea de Puerto Cabello á Valencia; las cuales quedarán servidas desde esta fecha, por los ciudadanos Generales Luis María Grana y Gumercindo Alvízuri, que desempeñan actualmente este destino en la línea expresada.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

J. C. DE CASTRO.

—

DOCUMENTO NÚMERO 120.

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.
Número 574.

Caracas: 2 de noviembre de 1887.

24º y 29º

Ciudadano General Francisco Solarte.

En esta fecha ha sido U. nombrado Inspector Nacional del Ferrocarril entre Puerto Cabello y Valencia, en reemplazo del General Luis M. Grana.

Tengo el honor de participarlo á U. para que se sirva pasar á ocupar su puesto.

Dios y Federación.

J. C. DE CASTRO.

DOCUMENTO NÚMERO 121.

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 14 de noviembre de 1887.

24º y 29º

DECLARATORIA OFICIAL.

En cumplimiento del artículo 4º de la Ley que establece el modo de disponer de la propiedad particular para uso de utilidad pública, el Presidente de la República, declara, ser indispensable para la construcción de la Estación del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia, una sección de terreno en el sitio denominado Camoruco que mide una superficie de cuarenta y un mil novecientos veinte y dos metros cuadrados (41.922 m^2), y que pertenece, en parte al señor Doctor Miguel G. Osío Sandoval, vecino de Valencia, y en parte á la señora Teresa Osío de Osío, vecina de Caracas.

Publíquese por la prensa la presente declaratoria, y hágase saber á los interesados por medio de citación, conforme á la Ley.

Por el Ejecutivo Nacional.

J. C. DE CASTRO.

—

DOCUMENTO NÚMERO 122.

—

Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia.

Oficina de los Empresarios.

Puerto Cabello.

Las Trincheras: 10 de diciembre de 1887.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Tengo el honor de dar á U. á continuación, el informe que se ha servido pedirme en su nota del 12 del pasado, sobre el progreso y estado de esta obra en el año corrido del 1º de diciembre último, al 3 de noviembre próximo pasado.

En los doce meses trascurridos se ha dado término á todos los movimientos de tierra de la línea y se han construido todos los puentes y viaductos que faltaban; de manera, qué, al recibir U. este informe, solo faltará por enrielar el trayecto comprendido entre "La Entrada" y la Estación de Valencia, el que mide ocho y cuarta millas; y que quedará terminado en todo el mes de febrero próximo venidero.

Desde el puente de "El Mamón", distante 16½ millas del muelle de la ciudad de Puerto Cabello, y que es el punto donde este año principiamos el enrielado, la línea toma la margen izquierda del río "Agua Caliente"; y continúa por ella hasta la 20½ millas, donde, sobre el hermoso puente de "Guayabal" que tiene [303 pies] 92 m. 37 c. de longitud, atraviesa el río ya nombrado, y entra á un túnel, para continuar por la falda derecha hasta llegar á la estación de "Las Trincheras"; habiendo vencido en este trayecto una pendiente máxima de 3½ por ciento y algunas curvas, cuyo radio mínimo es de [303 pies] 91 m. 46 c.

De la estación de "Las Trincheras" á la de "La Entrada," la línea sigue la quebrada denominada "El Zanjón," pasando de una á otra falda, y atravesando las quebradas adyacentes, sobre cuatro sólidos y elegantes viaductos, todos de hierro, siendo la longitud del más corto de ellos de [161 pies] 49 m. 08. Es en la estación de "Las Trincheras" donde se une al tren la poderosa máquina que ha de conducirlo á "La Entrada," punto más elevado del ferrocarril [1.951 pies] (594 m. 18 c. sobre el nivel del mar). La pendiente en este trayecto llega hasta tener 8 por ciento en su máximun de inclinación; mas la facilidad con que vencen este plano inclinado las máquinas especiales que diariamente lo recorren, comprueba su estabilidad, y demuestra que él ofrece la misma confianza que el resto de la línea. Ninguna de las curvas en esta parte de la vía tiene menos de 500 pies, 152 m.43 c. de radio.

Partiendo de "La Entrada," la línea va faldeando un terreno accidentado con curvas de (1.000 pies) 304 m. 86 c. de radio; gana las sabanas de Bárbula, y se desprende en una sola tanjente de seis millas de largo, atravesando el río "El Retobo" sobre un puente de 7 aberturas con (140 pies) 42 m. 68 c. de longitud y pasando por la estación de "Naguanagua," última de las estaciones intermedias, hasta terminar en la de Valencia.

Además de los puentes especificados, la línea tiene varios otros de no menos importancia que ellos, y multitud de alcantarillas que varían entre dos y doce pies de abertura.

La empresa cuenta actualmente con ocho locomotoras, cuatro de las cuales trabajan diariamente; y tiene además trece wagones de pasajeros y cuarenta y cinco para carga.

La estación de Puerto Cabello quedará muy pronto terminada; las de "El Palito" "El Cambur" y "Las Trincheras" están ya concluidas. Aún faltan las de "La Entrada" y "Naguanagua". Respecto á la de Valencia se está trabajando en ella con toda actividad y espero quedará terminada en el próximo marzo.

Para comodidad del público se ha dispuesto provisionalmente, que un tren de pasajeros y de carga haga diariamente

el servicio entre "Puerto Cabello" y "Las Trincheras," evitándole así las incomodidades que presenta la carretera, en 22 millas, en esta época del año.

El Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia puede considerarse como una obra ya realizada; y abrigo la esperanza de que al reunirse las Honorables Cámaras Legislativas, el ciudadano Ministro tendrá la satisfacción de poderles anunciar la conclusión de tan importante obra.

Con toda consideración, me suscribo, de U. atento y seguro servidor.

Por el Representante de la Empresa,

H. Maubourguet.

DOCUMENTO NÚMERO 123

—

Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia.

Oficina de los Empresarios

Puerto Cabello.

Las Trincheras: 1º de febrero de 1888.

Señor Ministro de Obras Públicas,

Caracas.

Tenemos la satisfacción de participar al Gobierno Nacional

por el respetable órgano de U., que el enrielado llega á las puertas de la ciudad de Valencia, á fin de que se sirva fijar el día de la inauguración de esta importante obra.

Somos de U., señor Ministro,

Muy atentos y seguros servidores,

Perry, Cutbill, De Lungo & Carruthers.

DOCUMENTO NÚMERO 124.

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Número 720.

Caracas: 3 de febrero de 1888.

24º y 29º

Señores Perry, Cutbill, De Lungo & Carruthers, Constructores del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia.

He tenido á honra dar cuenta al Presidente de la Repú-

blica, General Hermógenes López, de la comunicación que UU. se han servido dirigirme, participándome que para el 1º del presente se encontraban los rieles de la línea férrea á las puertas de Valencia, y pidiendo la fijación del día para inaugurar esta trascendental obra.

El Ciudadano Presidente está sumamente complacido por tan plausible acontecimiento, y me ha encargado hacer conocer á UU. que el día 16 del corriente febrero, es el que se fija para llevar á cabo la fiesta de su inauguración con la solemnidad debida.

Soy de UU. atento y s. s.

J. C. DE CASTRO.

DOCUMENTO NÚMERO 125.

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 6 de febrero de 1888.

24º 29º

Resuelto:

El Presidente de la República, con el voto del Consejo Federal, se ha servido disponer:

1º Se declara que el Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia ha sido terminado en tiempo hábil, por no haber espirado el plazo de la prórroga á que tenía derecho según el artículo 6º del contrato.

2º El Gobierno aprueba el traspaso de los terrenos cedidos á la Empresa por la Municipalidad de Puerto Cabello para el establecimiento de la Estación en dicha ciudad, y para el paso de la vía férrea desde el muelle hasta la salida á la carretera de Valencia.

3º Se aprueban asimismo las modificaciones hechas á la carretera de Puerto Cabello á Valencia, para armonizar los cruzamientos de ésta con el ferrocarril, en los distintos puntos en que éstos se verifican.

4º El Gobierno cede á la Empresa del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia la parte de carretera comprendida entre Naguanagua y Valencia, y de que hace uso actualmente.

5º Los planos que ha remitido originales y que determinan todos estos trabajos, serán devueltos con la firma del Ministro y el sello de la Oficina, quedando en el archivo las copias, para la debida constancia.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

J. C. de Castro.

DOCUMENTO NÚMERO 126.

—

Venezuelan Central Railway Company Limited.

Caracas: 3 de enero de 1887.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Presente.

Como resultado de las varias conferencias que como Representante de "The Venezuelan Central Railway Company Limited" he tenido con U., relativas á mi nota del 26 de noviembre último, paso á exponer las bases que sobre la materia está dispuesta á aceptar la Compañía.

1º El Gobierno y la Compañía procurarán tener hecha la liquidación de lo que á ambos ha costado el trayecto de Caracas á Petare, para la fecha en que se entregue al tráfico la primera Sección de Petare en adelante, en cuya oportunidad se hará efectiva la garantía del siete por ciento (7 p%) sobre la diferencia que resulte á favor de la Compañía. De Petare en adelante, la garantía se hará efectiva sobre cada sección de diez (10) kilómetros, al entregarse cada una al tráfico.

2ª Convienen la Compañía en que las sumas que el Gobierno ha entregado en dinero y en acciones, se apliquen á la parte que corresponde al Gobierno en los trabajos que se ejecuten de Petare en adelante.

3ª El Gobierno aprueba y ratifica el Contrato de construcción celebrado en Londres el 5 de junio de 1885, entre la Compañía "The Venezuelan Central Railway Company Limited" y los señores T. E. & M. Clark & Cª, y abonará, de Petare en adelante, la parte que le corresponda en el costo de la obra, de acuer-

do con las especificaciones y lista de precios expresados en dicho contrato.

Soy del ciudadano Ministro su atento S. S.

Arturo W. Bateson.

DOCUMENTO NÚMERO 127.

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Número 141.

Caracas: 10 de enero de 1887.

23º y 28º

Señor Arturo W. Bateson, Representante de "The Venezuelan Central Railway Company Limited."

Se ha recibido en este Despacho la nota de U., fecha 3 de los corrientes, cuyo tenor es el siguiente:

"Como resultado de las varias conferencias, que como Representante de "The Venezuelan Central Railway Company Limited" he tenido con U., relativas á mi nota de 26 de noviembre último, paso á exponer las bases que sobre la materia está dispuesta á aceptar la Compañía.

1º El Gobierno y la Compañía procurarán tener hecha la liquidación de lo que á ambos ha costado el trayecto de Caracas á Petare, para la fecha en que se entregue al tráfico la primera sección de Petare en adelante, en cuya oportunidad se hará efectiva la garantía del siete por ciento (7 p%) sobre la diferencia que resulte á favor de la Compañía. De Petare en adelante la garantía se hará efectiva sobre cada sección de (10) kilómetros al entregarse cada una al tráfico.

2ª Conviene la Compañía en que las sumas que el Gobierno ha entregado en dinero y en acciones se apliquen á la parte que corresponde al Gobierno en los trabajos que se ejecuten de Petare en adelante.

3º El Gobierno aprueba y ratifica el Contrato de construcción celebrado en Londres el 5 de junio de 1885, entre la Compañía "The Venezuelan Central Railway Company Limited" y los señores J. E. & M. Clark & Cª, y abonará de Petare en adelante, la parte que le corresponda en el costo de la obra, de acuerdo con las especificaciones y lista de precios expresadas en dicho contrato.

Y habiendo dado cuenta al Presidente de la República, de la nota preinserta, el Primer Magistrado, con el voto del Consejo Federal, ha tenido á bien prestar su aprobación á las condiciones en ella expresadas.

Dios y Federación.

CALCAÑO MATHIEU.

DOCUMENTO NÚMERO 128

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 18 de marzo de 1887.

23º y 29º

Resuelto:

El Presidente de la República ha tenido á bien disponer: que se nombre Inspector Nacional en los trabajos del Ferrocarril Central, al señor General Ricardo Mujica.

Comuníquese á quienes corresponda.

Por el Ejecutivo Federal,

J. C. de Castro.

—

DOCUMENO NÚMERO 129.

—

Venezuela Central Railway.

Caracas: 18 de marzo de 1887.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

He tenido el honor de recibir la nota de esta fecha en que se sirve U. comunicarme el nombramiento hecho por el Gobierno al General Ricardo Mujica de Inspector Nacional en los trabajos de esta vía férrea.

Soy de U., ciudadano Ministro, atento s. s.

Arturo W. Bateson.

—

DOCUMENTO NÚMERO 130.

—

Venezuela Central Railway Company Limited.

Caracas: 7 de noviembre de 1887.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Tengo el honor de poner en conocimiento de U. que

DOCUMENO NÚMERO 129.

—

Venezuela Central Railway.

Caracas: 18 de marzo de 1887.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

He tenido el honor de recibir la nota de esta fecha en que se sirve U. comunicarme el nombramiento hecho por el Gobierno al General Ricardo Mujica de Inspector Nacional en los trabajos de esta vía férrea.

Soy de U., ciudadano Ministro, atento s. s.

Arturo W. Bateson.

—

DOCUMENTO NÚMERO 130.

—

Venezuela Central Railway Company Limited.

Caracas: 7 de noviembre de 1887.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Tengo el honor de poner en conocimiento de U. que

he sido nombrado representante en Venezuela de la Compañía "The Venezuela Central Railway Company Limited," y al efecto en fecha veinte de setiembre de este año ante el notario público, W. E. Venn, en Londres, me fué conferido el poder que acompaño firmado por los señores Sir George Russell, Baronet de Inglaterra, Presidente de la Compañía, y señor Knight, Secretario de la misma, sellado con el sello social de la Compañía y visado por el Cónsul de los Estados Unidos de Venezuela en Londres.

Suplico á U. me devuelva el citado poder una vez impuesto de su contenido.

De U. atento y s. s.

Thomas D. Weir.

DOCUMENTO NÚMERO 131.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Número 584.

Caracas: 10 de noviembre de 1887.

24º y 29º

Señor Thomas D. Weir, Representante de la Compañía del Ferrocarril Central.

Queda en cuenta este Despacho, por su atenta comunica-

ción acompañando el poder que tengo el honor de devolver, que ha sido U. nombrado su Representante en Venezuela. Al tomar buena nota de ello, me es satisfactorio expresar á U. de nuevo mis protestas de distinguida consideración.

Soy de U. atento S. S.

J. C. DE CASTRO.

DOCUMENTO NÚMERO 132.

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Número 582.

Caracas: 8 de noviembre de 1887.

24º y 29º

Señor:

Elevadas á conocimiento del Presidente de la República, las

reclamaciones que por órgano de este Ministerio han hecho las diversas Compañías que tienen contratos celebrados con el Gobierno Nacional, exijiendo se les permita la libre introducción de todos los efectos que importan, me ha dado orden de decir en circular á dichas Compañías, lo siguiente:

Que los artículos de sus respectivos contratos, si bien los autorizan para introducir libres de derechos, todos los efectos necesarios para la construcción y conservación de sus obras, el Gobierno sólo considera como necesarios, para los efectos de la excención de derechos, aquellos artículos que el país no produce; y que los artículos, bien sean productos naturales ó industriales del país, no pueden introducirse del extranjero, libres de derechos, porque eso sería contrario al sistema proteccionista que el Gobierno ha adoptado como regla de su régimen fiscal.

Que si bien esto puede causar algún mayor costo á las Compañías, en cambio les proporcionará mayores utilidades en lo adelante, con el desarrollo de las industrias del país.

Dios y Federación.

J. C. de Castro.

DOCUMENTO NÚMERO 133.

—

Venezuela Central Railway Company Limitted.

Caracas: 17 de diciembre de 1887.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Ciudadano Ministro:

Con referencia á la comunicación digna de U del 12 de

noviembre, tengo el honor de incluir un informe circunstancial del estado y progreso de las obras de la Compañía, mi representada, en el año trascurrido de 1º de diciembre del año próximo pasado al 30 de noviembre del presente, con el fin de que el Ministerio, al digno cargo de U., pueda proceder á los trabajos de la Memoria que ha de presentarse al Congreso Nacional en sus próximas sesiones.

Con todo respeto y consideración.

Soy de U. atento s. s.

Thomas D. Weir.

FERROCARRIL CENTRAL DE VENEZUELA

INFORME SOBRE LA EXPLOTACIÓN Y PROGRESO DE CONSTRUCCIÓN DURANTE EL AÑO QUE TERMINA EL 30 DE NOVIEMBRE DE 1887.

PRIMERA SECCIÓN—DE CARACAS Á PETARE

Informe de la Explotación

La vía permanente y material rodante se han conservado en buen estado, y el tráfico se ha sostenido sin interrupción.

Corren diariamente dos trenes de pasajeros entre ambas poblaciones, y trenes especiales los domingos y días feriados. Este servicio ha demostrado ser suficiente para las necesidades del público. Los gastos de la explotación han excedido levemente á las entradas, pero esta diferencia se prolongará hasta que se abra una porción de línea más extensa.

Una gran creciente del río Tócome el domingo 27 de noviembre último causó algunos perjuicios, entre ellos hizo un "lavado del terraplén," pero se hicieron reparaciones temporales inmediatamente y el tráfico de los trenes sólo se interrumpió una hora á más tardar. La restitución permanente de éste se terminó el día siguiente.

En la Estación Caracas se ha construido un depósito destinado para el carbón de las Locomotoras, y grandes mejoras se han hecho para el acomodo de las mercancías del tráfico.

—

SEGUNDA SECCIÓN.

—

Desde el kilo 11 *hasta el kilo* 20.

—

Se han tendido los rieles hasta el fin del kilo 13, donde hay un puente de 30 metros de luz, sobre el Guaire. Hay otro puente de las mismas dimensiones sobre dicho río en el kilo 14. Las armaduras de hierro para estos puentes han permanecido en La Guaira por espacio de algunos meses, pero á la Compañía de aquel Ferrocarril no le ha sido posible trasportar sino una parte de éstas. Para facilitar la ejecución de los trabajos, los constructores han procedido á hacer gastos para la construcción de puentes temporales sobre el Guaire.

de suficiente solidez para soportar el peso de las Locomotoras. Actualmente se ha terminado uno, y otro está muy adelantado. Además de estos grandes puentes, se han construido veinte y dos alcantarillas y puentes pequeños en los kilómetros 13, 14, 15 y 16.

El domingo 27 de noviembre último, una creciente fuerte y repentina arrastró en su carrera un estribo del puente sobre el río Caurimare en el kilo 11. Estando pendiente la construcción de un puente de mayor luz, se está haciendo uno provisional de bastante solidez que soporte las locomotoras. Tan pronto como éste se concluya, se tenderán los rieles hasta el fin del kilo 16.

Se han hecho algunas alteraciones en los kilómetros 16 y 17 para impedir derrumbes; muchos de éstos ya han ocurrido. Con estas excepciones, los cortes y terraplenes están terminados hasta el principio del kilo 18; los del kilo 19 están bien avanzados, y se dió comienzo al kilo 20 á fines de octubre.

En el kilo 17 se ha destinado un local para una estación en la vecindad del famoso "Encantado." Se espera que el tráfico de la línea hasta este sitio se abra á principios del año próximo, quedando Caracas á una hora de viaje, favorecida por un panorama admirable, el cual es hoy casi inaccesible.

TERCERA SECCIÓN

Desde el kilo 21 *hasta el* 30.

A fines de noviembre comenzó el movimiento de tierra en el 21. La mensura preliminar de esta sección está hecha, y la mensura detallada progresa.

CUARTA SECCIÓN

Desde el kilo 31 *hasta el* 40

La mensura preliminar de esta sección está hecha actual

mente, y los ingenieros procederán al trazado de la vía inmediatamente.

—

OBSERVACIONES GENERALES.

—

La estación del año ha sido favorable para las operaciones de los constructores, y se ha ejecutado algún trabajo difícil. Grandes inconvenientes y gastos se han causado por la dificultad del trasporte del material de La Guaira á Caracas. Este, así como los puentes del Guaire, ya aludidos, ha sufrido las mismas contingencias, y mencionaré que se han acumulado en La Guaira materiales hasta tal cantidad, que los constructores se han visto impulsados á arrendar cuatro depósitos para los objetos susceptibles de avería, sin contar con los materiales en gran cantidad que están á la intemperie. Ha sido necesario en varias ocasiones, traer carbón de La Guaira en burros, para evitar la interrupción del tráfico entre Caracas y Petare.

Thomas D. Weir.

Ingeniero Residente.

Caracas: 17 de diciembre de 1887.

—

Venezuela Central Railway Company Limited.

Caracas: 20 de diciembre de 1887.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Ciudadano Ministro:

Con referencia al informe que tuve el gusto de mandar á U. el sábado próximo pasado, tengo el honor de adjuntarle una nota de los empleados del Ferrocarril en esa fecha.

Con todo respeto y consideración

Soy de U. atento s. s.

Thomas D. Weir.

Nota de los empleados del Ferrocarril Central de Venezuela

En la explotación................	62	hombres.
En la construcción...	1.240	—
En los estudios y limpiaduras.....	85	—
Total..........................	1.387	hombres.

DOCUMENTO NÚMERO 134.

—

Ciudadano Ministro:

Por nota que con fecha 12 de noviembre próximo pasado, dirije la Dirección de Vías de "Comunicación, Acueductos y Contabilidad" al Contratista del Ferrocarril de la Ceiba á Sabana de Mendoza, pídese un informe circunstanciado del estado y progreso de la Empresa en el año corrido del 1º de diciembre último al 30 de noviembre de este año, con el fin de que dicho informe sirva para los trabajos de la Memoria, que el Ministro debe presentar al Congreso Nacional en sus próximas sesiones; y deseosos los suscritos de corresponder á la atenta excitación cual cumple, así al acatamiento que al Ministerio deben, como á la importancia de la obra á que se refiere y el fin á que se encamina, han tomado con especial exactitud y cuidado todas las noticias que puedan servir para ilustrar el referido informe y ser útiles al ciudadano Ministro para su Memoria en lo tocante á la consabida Empresa.

Antes de entrar en pormenores respecto á la obra misma, pensamos los suscritos que conviene dar á ese Ministerio una somera noticia sobre la Compañía.

Cabe al señor Benito Roncajolo la satisfacción de ser el primero que acometiese la importantísima construción de la expresada línea férrea, en virtud de contrato celebrado con el Gobierno Nacional en 17 de marzo de 1880. Más de cinco años de actividad incansable, de fatigas, de continua laboriosidad é incontrastable perseverancia, no bastaron á Roncajolo, apesar de sus conatos y sus constantes esfuerzos, para dar cima á la obra, á causa de las dificultades insuperables que se opusieron á ello, y que no es del caso exponer en este lugar. Pero es lo cierto que el empresario, animado siempre de los mejores deseos, y firme su voluntad en tentar todos los medios posibles para llevarla á cabo, con el fin de traer á la Empresa nuevos capitales, mediante la debida aprobación del Gobierno,

hizo cesión de su contrato al señor Adriano Saisse y á los suscritos, todo según consta de escritura pública registrada en Betijoque á 26 de octubre de 1885.

Pensaron los cesionarios que en empresas de tal naturaleza es siempre lo mejor que contribuyan el interés y los capitales de personas asociadas con el fin de realizarlas, pues de tal suerte el mayor número de colaboradores, es garantía de acierto en los procedimientos, y de buen suceso en los resultados; y porque además, dando cabida así á capitales pequeños, se despierta en todos el espíritu de provechosa especulación, que siempre redundará en beneficio público, por las obras de progreso y utilidad común que de esta suerte es fácil llevar á cabo.

Guiados por este pensamiento y con el propósito de realizarlo, promovieron los cesionarios la formación de una Sociedad en comandita por acciones, denominada "Compañía del Ferrocarril de la Ceiba", cuyos Gerentes fuesen los promoventes; su razón social R. March & Cª, con capital de dos millones de bolívares, dividido en cuatro mil acciones por valor de quinientos bolívares cada una, y sobre las demás bases contenidas en los respectivos Estatutos de 21 de abril de 1886, publicados y registrados que fueron en Trujillo con arreglo á las prescripciones de la ley, según se vé en el ejemplar impreso, que de los mismos tenemos el honor de remitir al ciudadado Ministro.

Á este pensamiento de los cesionarios, presto correspondió la confianza del público, quedando en breve sellados sus propósitos con el hecho de haber sido suscritas todas las acciones abiertas á suscrición y haber sido enterado su valor en la Caja de la Compañía; de modo que, verificado así como condición prescrita por el artículo 36 de los Estatutos, y llenos los demás requisitos legales, pudo reunirse la primera Asamblea General de accionistas con el objeto que determina el Código de Comercio, el 20 de agosto del mismo año de 1886; y aprobado el aporte de los promotores, montante á un millón setecientos cincuenta mil bolívares, en una segunda Asamblea reunida el 1º de setiembre del mismo año, y mediante el correspondiente informe, quedó definitivamente constituida la Compañía desde esta última fecha.

Inconclusa la obra, debía la Compañía llevar la línea hasta "Sabana de Mendoza" para el 4 de abril del presente año, fecha en que terminaba la prórroga concedida al contratista; pero empeñada la Compañía en coronar la Empresa á la mayor brevedad posible, pudo anticiparse el vencimiento de aquel término, ofreciendo al servicio público, el 1º de enero de este mismo año, el Ferrocarril concluido en toda su extensión. Y esto, no obstante que además de tener que construir como la cuarta parte de la línea, había también de emplear su tiempo y sus recursos en las reparaciones que la naturaleza del terreno hacía con frecuencia necesarias en el trayecto construido.

A primera vista, habiendo de atravesar el camino de hierro un terreno llano, pues en toda su extensión apenas hay en ocho kilómetros diferencia de nivel hasta el 5 p%, parecía que no hubiera de presentar para su ejecución dificultades técnicas; pero si bien esto es hasta cierto punto positivo, también es verdad que este camino, aun mucho tiempo después de concluido, requerirá para su conservación y buen estado de servicios, trabajos incesantes. Construida la línea en terreno bajo, cenagoso en su mayor parte, anegadizo, cubierto de una capa vejetal que hace su superficie floja y deleznable, y sujeto á ser inundado en el invierno por las aguas del río Motatán y la quebrada Bichú, todo esto ha venido produciendo y producirá en lo sucesivo hundimientos en el suelo, y en la línea desniveles frecuentes, que ocasionarán costosas reparaciones de banqueo y nivelación, hasta que andando el tiempo y merced al peso mismo de las locomotoras y trenes que sobre la línea pasan y repasan, se compacte ese terreno y llegue completamente á consolidarse.

Y sin embargo de las cuantiosas erogaciones que ha hecho la Compañía para concluir la línea y reparar el camino, y en la compra de varios terrenos situados en el trayecto, en los nueve meses corridos desde el 1º de setiembre del año próximo pasado hasta el 31 de mayo último, ha dado la Empresa á los accionistas un rendimiento de más del siete por ciento anual.

Pero como el tráfico para la línea aumenta cada vez más, como los trabajos de reparación no son ya tan frecuentes, y como la administración ha hecho todas las economías posibles, calculan los suscritos que al fenecer el año económico de la Compa-

ñía, en junio del año entrante, recibirán los accionistas dividendos que no bajen del diez y ocho por ciento, lo que ciertamente será un resultado por demás halagador en esta clase de empresas.

Si la verdad, bien sabida, de que los caminos de hierro aumentan el tráfico entre los pueblos ligados por caminos de hierro, y aun entre aquellos hasta los cuales alcanzan los beneficios de su incontestable influencia, necesitara todavía un nuevo dato para rosbutecer su demostración, lo suministraría por cierto la línea férrea entre "La Ceiba" y "Sabana de Mendoza"; porque recientemente concluido, en el poco tiempo que presta al público sus servicios, se advierte ya notable progreso en el movimiento de importación y exportación, como que para la fecha han pasado por la línea 26.000 bultos más que el año pasado.

Pasando ahora los suscritos á ocuparse del personal y material de la línea férrea á que se contrae este informe, podemos suministrar á ese Ministerio los datos ciertos siguientes:

Tiene empleadas la Compañía ciento cincuenta personas poco más ó menes en los diversos encargos que requiere este género de Empresas, tales como empleados de la administración, Cajero, Superintendente, Ingenieros, carpinteros, herreros, maquinistas, telegrafistas, guarda camino, etc.

La línea se extiende en terreno que puede decirse llano, pero flojo por naturaleza en su mayor parte, por lo que ha sido preciso levantar calzadas en diversos puntos, echar puentes en otros y hacer banquéos en una buena extensión. Y apesar de que todos estos trabajos y construcciones se han llevado á cabo con entera solidez, la Compañía tiene siempre ocupados de 60 á 80 hombres en los trabajos de reparación que con frecuencia ocurren por las circunstancias mismas del terreno que ya se dejan expuestas. Acontece en este camino de hierro, por causa de los hundimientos del terreno, caso análogo á lo que ocurre en la línea férrea de La Guaira á Caracas por causa de los frecuentes derrumbes.

Mide la línea entre sus dos puntos extremos 48 kilómetros y existen en sus trayectos diez y nueve curvas: su ancho es de tres pies ingleses: los rieles son de acero, de 10 yardas de largo, cada uno, con el peso de 25 libras por yarda y reposan sobre dur

mientos de vera, que es la mejor madera para esto, porque con el tiempo y la humedad, lejos de picarse, se petrifica.

Desde la Ceiba á Guzmán Blanco existen postes de trecho en trecho al lado del camino, que van indicando el número de kilómetros. También existen los necesarios sifones movidos al vapor para proveer de agua las calderas de las locomotoras y sus respectivos tenders.

Existen tres estaciones en la línea: la Estación del Puerto con el nombre de "La Ceiba;" la Estación del Centro con sus correspondientes desvíos triangulares que se llama "Roncajolo," y la de Sabana de Mendoza denominada: "Guzmán Blanco." Las estaciones de los extremos de la línea están provistos de planchas giratorias para conversión de trenes y de embarcaderos y almacenes capaces para atender cómodamente y sin confusión al recibo y despacho de todas las mercancías que trafican por la línea. Existen también en una y otra, habitaciones para los empleados. Además, para el mejor servicio de la Empresa, estas tres estaciones se encuentran comunicadas por medio de un teléfono.

Fuera de todo esto, en el puerto de La Ceiba tiene la Compañía un muelle capaz de contener todos los cargamentos que por allí salen ó que se introducen á la Cordillera, y además tres lanchas destinadas al servicio de carga y descarga de los buques que navegan entre aquel puerto y otros de la República.

En cuanto al material rodante, la expresada línea tiene cuatro locomotoras, un wagón para pasajeros de 1ª clase, otro para pasajeros de 2ª y 26 de carga; y por último, tiene también la Compañía talleres de herrería y carpintería perfectamente montados y destinados exclusivamente al servicio de la Empresa.

Tales son los datos que los suscritos pueden comunicar á ese Ministerio. Y dejar con ello satisfecho al Ciudadano Ministro en el informe pedido, y que los suscritos evacuan, tal es su deseo; y para alcanzarlo han empeñado con interés todo su conato.

Maracaibo: 21 de diciembre de 1887.

p. p., *R. March & Cª*

B. Curiel.

Al Ciudadano Ministro de Obras Públicas—Caracas.

DOCUMENTO NÚMERO 135

—

SOCIÉTÉ FRANCAISE DES HOUILLERES DU NEVERI

—

(ÉTATS-UNIS DE VÉNÉZUÉLA)

Barcelona (Venezuela) : 30 de noviembre de 1887.

Señor Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Señor Ministro :

En contestación á su circular número 588 fecha 22 de noviembre del corriente año, tengo la honra de dirigirle el "Informe sobre los trabajos ejecutados hasta la fecha por la Sociedad "Hulleras del Neverí".

Sírvase aceptar, señor Ministro, la consideración más distinguida de su atento s. s.

V. Théroud.

—

SOCIÉTÉ FRANCAISE DES HOUILLERES DU NEVERI

—

(ÉTATS-UNIS DE VÉNÉZUÉLA)

Barcelona (Venezuela): 30 de noviembre de 1887.

INFORME

—

TRABAJOS EJECUTADOS HASTA LA FECHA POR LA "SOCIEDAD HULLERAS DEL NEVERÍ".

—

"Ferrocarril de Barcelona á Guanta."

Los trabajos de construcción del Ferrocarril de Barcelona á Guanta, fueron principiados en el curso del mes de noviembre del año de 1886.

El largo total de la vía es de 19 kilómetros, atravesando en este trayecto cerca de dos kilómetros por las propiedades de coco de Guanta, y 17 kilómetros por los terrenos de este Municipio y terrenos de la Nación concedidos á la sociedad.

El movimiento de tierra comenzado en Barcelona, se encuentra hoy terminado en el espacio de 15 kilómetros.

La postura de la vía será principiada en Guanta, donde se encuentra depositado el material necesario, que se compone de 1.100 t. de rieles pesando 20 kilos el metro, 34 t. de empates, 8 de pernos de empate, 21 t. de tornillos y 20.000 durmientes.

"Ferrocarril de Barcelona á las Minas."

El Ferrocarril que unirá á Barcelona á las Minas del valle de Naricual, está todavía en estudio, y su trazo será terminado probablemente á fines del próximo mes de diciembre. La distancia que recorrerá esta línea será más ó menos de 20 kilómetros.

La vía adoptada para este Ferrocarril, como también para el de Barcelona á Guanta, es de 1 m. 07, el radio mínimun de las curvas de 200 m. y el declive máximun de 15 milímetros por metro.

Puerto y Aduana de Guanta.

Los trabajos necesarios para la construcción del Puerto y Aduana de Guanta se han comenzado, terraplenando los bajos de la bahía, y por un muelle que corresponda con la parte central de los muelles futuros.

Este muelle tiene en la actualidad una prolongación de 65 m. dentro del mar, con una anchura de 12 m., siendo su elevación de 1 m. sobre el nivel del mar en todo su crecimiento, y su profundidad de seis m. al extremo de su prolongación. Desde ahora pueden buques grandes atracar á este muelle para hacer su descarga con la mayor facilidad.

La Aduana situada en el prolongamiento del muelle, está también en construcción. Los cimientos de "betún de cimento romano" puesto sobre una capa de arena de base sólida, está casi terminado en la parte del edificio que contiene las oficinas y las habitaciones. Las columnas, balcones y escaleras, que serán de hierro, están depositadas en Guanta. Las armaduras de los almacenes serán igualmente de hierro y están en construcción; las esperamos dentro de poco tiempo. La postura será ejecutada con facilidad y prontitud.

Minas.

La explotación de Minas de carbón principiará por las vetas que se encuentran én el valle de Naricual.

Las vetas reconocidas son numerosas; cerca de 20 son explotables.

La preparación de las canteras de explotación ha sido efectuada con actividad en este año. Hoy se encuentran abiertos 300 m. de galerías subterráneas con su ferrocarril de via de 0,m50 en 6 vetas distintas que tienen de 1 m. á 3 m. de ancho, encontrándose una de ellas con la anchura excepcional de 10 m.

La capacidad que tienen estas vetas es suficiente para la explotación actual, reservándonos abrir otras á medida que lo exija la demanda del comercio.

El Director,

P. Théroud.

DOCUMENTO NÚMERO 136.

—

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA,

Con el voto del Consejo Federal,

DECRETA:

Art. 1º El Gobierno toma por su cuenta la Empresa del Ferrocarril de Maiquetía á Macuto, por causa de utilidad pública; y en consecuencia se acuerda su expropiación de conformidad con la Ley.

Art. 2º El Ministro de Obras Públicas queda encargado de la ejecución de este Decreto.

Dado, firmado y sellado con el Gran Sello Nacional y refrendado por el Ministro de Estado en el Despacho de Obras Públicas, en el Palacio Federal del Capitolio en Caracas á 20 de junio de 1887; 24º de la Ley y 29º de la Federación.

GUZMAN BLANCO.

(Refrendado).

El Ministro de Obras Públicas,

J. C. DE CASTRO.

DOCUMENTO NÚMERO 137.

—

EL CONGRESO

DE LOS ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA,

Visto el Contrato ad referendum celebrado en París á 8 de abril de mil ochocientos ochenta y seis, entre el Ilustre Americano General Guzmán Blanco, por una parte, y los señores Laffon y Cª, por la otra, aprobado por el Ejecutivo Federal en 29 de julio del mismo año, que es del tenor siguiente:

General Guzmán Blanco, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos de Venezuela en varias Cortes de Europa, residente hoy en París, Gran Hotel, 12 Boulevard des Capucines, por una parte, y por la otra los señores G. Laffon y Cª, residentes en París, Boulevard Montmartre 6, han convenido y convienen en celebrar el siguiente contrato, *ad referendum.*

Artículo 1º

G. Laffon y Cª, se obligan á formar una compañía con suficiente capital para construir y explotar en los Estados Unidos de Venezuela, dos líneas férreas, de las cuales, una debe partir de la ciudad de Petare, pasando por las de Guarenas, Guatire, Caucagua, Panaquire, Río Chico, Píritu, Barcelona y Cumaná, hasta Guariquén, ó sus vecindades en el Golfo Triste; y la otra, salir de cualquier punto de la anterior línea, en su parte comprendida entre Píritu y Guariquén, y pasando por la ciudad de Maturín, terminar frente á Ciudad Bolívar ó en cualquier otro punto que se juzgue conveniente en el Orinoco.

Artículo 2º

Los trabajos de construcción de la primera de las líneas

de que trata el artículo anterior, deberán comenzarse dentro del término de diez meses á contar de la fecha en que se haya notificado la ratificación de este contrato; y los de la segunda, dentro del término de un año á contar de la misma fecha.

Artículo 3º

El Ferrocarril entre Petare y Guariquén debe estar terminado y entregado al tráfico dentro del término de cinco años, á contar de la fecha en que deben abrirse los trabajos de construcción; y el que liga esta línea con el Orinoco, un año después que el anterior.

Artículo 4º

El ancho de la línea, será cuando menos, 0,m914 entre rieles; y los materiales empleados en la construcción deben ser de la mejor calidad.

Artículo 5º

El Gobierno de la República se compromete á ceder en propiedad á la empresa una faja de terrenos baldíos de un kilómetro de ancho á cada lado de la vía, y á tomar para uso público, de conformidad con las leyes, los terrenos de propiedad particular que sean necesarios para la construcción de ambas íneas, debiendo la empresa pagar su valor.

Artículo 6º

La empresa podrá construir los ramales que juzgue convenientes, avisando anticipadamente al Gobierno y comunicándole los respectivos planos.

Artículo 7º

La empresa podrá extraer de los bosques nacionales, sin indemnización alguna, las maderas que haya menester para la construcción de dichos ferrocarriles y edificios de ellos dependientes.

Artículo 8º

Las minas y canteras que se encuentren en el trayecto de estos ferrocarriles, serán otorgadas en propiedad á la empresa, de acuerdo con las leyes.

Artículo 9º

El Gobierno Federal concede á los señores G. Laffon y Cª, ó sus cesionarios, el derecho exclusivo para construir en Guariquén, ó costas que lo avecinan, los muelles y obras necesarias para formar un puerto.

Artículo 10º

El Gobierno de la República, garantiza un interés de siete por ciento anual, sobre el costo total de ambos ferrocarriles, siempre que este costo no pase, en término medio, de ciento veinte mil bolívares el kilómetro.

Artículo 11º

El Gobierno Nacional concede á G. Laffon y Cª, ó á sus cesionarios, el derecho de navegar por vapor el río Orinoco, desde sus bocas hasta la confluencia del río Meta: y este último en la parte que pertenece á la República: este derecho será exclusivo, por lo que hace al tráfico entre los dos ríos, por diez años, á contar de la fecha en que se abra la navegación, prorrogables hasta por otros diez, á juicio del Ejecutivo Nacional.

Artículo 12º

El Gobierno Federal permitirá la introducción, libre de derechos aduaneros, de todos les elementos necesarios para la construcción y conservación de los expresados ferrocarriles, almacenes, estaciones y demás edificios necesarios á la empresa, así como la de sus buques y objetos que haya menester para su reparación y conservación.

Artículo 13º

La Empresa no podrá ser gravada, durante el período que abarca este contrato, con ningún impuesto ó contribución nacional, ni de los Estados, sea cual fuere su orígen ó denominación.

Artículo 14º

G. Laffón y Cª, se obligan á trasportar grátis, en los ferrocarriles y vapores, que son motivo de este contrato, la correspondencia despachada por las oficinas de correos; y á no cobrar al Gobierno Nacional, por fletes y pasajes, sino la mitad del precio que se establezca en las correspondientes tarifas.

Artículo 15º

La duración de este contrato será de noventa y nueve años, á contar de la fecha de su ratificación, al fin de los cuales pasarán los ferrocarriles y demás pertenencias de la Empresa á ser propiedad de la Nación.

Artículo 16º

Mientras dura este contrato, el Gobierno Federal se obliga á no pactar, con ninguna otra persona ó Compañía, el establecimiento de ferrocarriles entre los puntos referidos en el artículo 1º

Artículo 17º

Este contrato podrá ser traspasado, en parte ó en totalidad, á otra persona ó Compañía, dando de ello aviso al Gobierno.

Artículo 18º

Las dudas y controversias que puedan suscitarse en el cumplimiento del presente contrato, serán resueltas por los tribunales competentes de la República, de conformidad con sus leyes.

Artículo 19º

Este contrato queda sometido á la ratificación del Gobierno de la República

Hechos tres de un tenor, á un solo efecto, en París, á ocho de abril de mil ochocientos ochenta y seis.—(Firmado).—GUZMÁN BLANCO.— (Firmado).— *G. Laffon y Cª*.— Estados Unidos de Venezuela.— Ministerio de Obras Públicas.— Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 29 de julio de 1886.—23º y 28º.—*Resuelto*:— El Ciudadano Consejero Encargado de la Presidencia de la República, con el voto afirmativo del Consejo Federal, ha tenido á bien darle su aprobación al contrato *ad referendum*, celebrado en París entre el Ilustre Americano General Guzmán Blanco y los señores G. Laffon y Cª, para la construcción de dos ferrocarriles de los cuales, uno principiará en la ciudad de Petare y pasando por las de Guarenas, Guatire, Caucagua, Panaquire, Río Chico, Píritu, Barcelona y Cumaná, hasta Guariquén ó sus vecindades en el Golfo Triste; y el otro partirá de cualquier punto de la anterior línea en su parte comprendida entre Píritu y Guariquén. y pasando por la ciudad de Maturín, termine en frente á Ciudad Bolívar ó en cualquier otro punto que se juzgue conveniente en el Orinoco.—Comuníquese y publíquese.—Por el Ejecutivo Federal,—A. ARISMENDI.

DECRETA:

Artículo único.

El Congreso le dá su aprobación al contrato preinserto.—Dado en el Palacio Legislativo Federal y sellado con el sello

del Congreso en Caracas á 13 de mayo de 1887.—Año 24º de la Ley y 29 de la Federación.

El Presidente de la Cámara del Senado.

(Firmado).

NICOLÁS M. GIL.

El Presidente de la Cámara de Diputados.

(Firmado). AGUSTÍN AGUERO.

El Secretario de la Cámara del Senado.

(Firmado).

Francisco Varguillas.

El Secretario de la Cámara de Diputados.

(Firmado).

J. Nicomedes Ramíres.

Palacio Federal en Caracas á 31 de mayo de 1887.—Año 24º de la Ley y 29º de la Federación.

Ejecútese y cúidese de su ejecución.

(Firmado).

GUZMAN BLANCO.

Refrendado.

(Firmado)

J. C. DE CASTRO.

DOCUMENTO NÚMERO 138.

—

EL CONGRESO

DE LOS ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA,

Vistas las modificaciones y aclaraciones hechas entre el Ministro de Obras Públicas, por una parte, y los señores G. Laffón & Cª por la otra, en 4 de marzo del corriente año, al Contrato celebrado en París el 8 de abril de 1886, por los mismos señores y el General Guzmán Blanco, que son del tenor siguiente:

"El Ministro de Obras Públicas de los Estados Unidos de Venezuela, suficientemente autorizado por el Presidente de la República, con el voto del Consejo Federal, por una parte, y los señores G. Laffón & Cª, concesionarios del contrato celebrado en París con el General Guzmán Blanco el 8 de abril de 1886 para el establecimiento del Ferrocarril de Petare á Guariquen y al Orinoco, por la otra; han convenido en adicionar el expresado Contrato con las modificaciones y aclaraciones siguientes:

1ª La línea principal saldrá de Carácas, y pasando por las poblaciones de Guarenas, Guatire, Caucagua, Río Chico, Píritu, Barcelona, Aragua y Freites, terminará en Soledad en el Orinoco. La estación de Caracas se establecerá de manera que pueda comunicarse fácilmente con las Estaciones de La Guaira y el Valle.

2ª Los trabajos de construcción del Ferrocaril, empezarán dentro de diez meses de la fecha de este Contrato; debiendo entregarse al tráfico la línea concluida, cinco años después, excepto el caso de fuerza mayor.

3ª Los trabajos de construcción de la línea deberán comenzarse de Caracas hacia Guarenas, y de Río Chico hacia Guarenas; y concluida que sea la línea de Caracas á Río Chico, podrán los Empresarios proseguir los trabajos donde lo juzguen más conveniente; y antes también, á condición de no hacer el Gobierno efectiva la garantía, sino después de terminada la línea de Caracas á Río Chico.

4º Queda establecido, que en lugar de terminar la línea en el Puerto de Guanta, terminará en el Puerto Guariquen, donde la Compañía podrá construir su estación en el punto que juzgue aparente.

5º Los ramales que se construyan con la aprobación del Gobierno, partiendo de la línea principal de Caracas á Soledad, gozarán de los mismos beneficios de aquella.

6º Las minas descubiertas y no explotadas y las que descubra la Compañía dentro de la zona beneficiada por el ferrocarril, serán concedidas en propiedad á la Empresa, de conformidad con las prescripciones del Código de Minas.

7º Los mil metros concedidos á cada lado de la vía, de que habla el artículo 5º del Contrato de concesión, si no los hay baldíos en la línea del Ferrocarril, el Gobierno dará el equivalente del área en cualesquiera otros terrenos baldíos ó de la Nación, que escoja la Compañía.

8º El Gobierno permitirá á la Compañía el desembarque de los materiales para la construcción del Ferrocarril, por los puertos de la costa entre La Guaira y Guanta, previas las formalidades legales.

9º Una línea telegráfica ó telefónica, será establecida á lo largo de la vía para el servicio del Ferrocarril. Esta línea podrá ser entregada al público, con la misma tarifa de las líneas de la Nación. El Gobierno tendrá el derecho de colocar y conservar uno ó varios hilos para su servicio en los postes de dicha línea.

10º Durante el tiempo del contrato, el Gobierno se obliga á no conceder la construcción de otra línea férrea que pueda hacer competencia á ésta, ni hacer por sí ferrocarril entre Caracas y Soledad siguiendo la misma dirección.

11º La línea será de una sola vía y el ancho entre rieles en lugar de 0,914 milímetros, será de 1.07 m; en consecuencia de ésto y de los estudios preliminares de la línea hechos por los Ingenieros, el Gobierno conviene en fijar el costo del Ferrocarril entre Caracas y Soledad, en ciento cincuenta mil bolívares (B. 150.000), por kilómetro, en lugar de ciento veinte mil (B. 120.000) que se estipularon en el artículo 10 del contrato de concesión, y el Gobierno otorga la garantía de diez mil quinientos bolívares (B. 10.500) anuales, sobre cada kiló-

metro de línea que se entregue al servicio público, conforme á la Ley de la materia que garantiza el 7 por ciento.

12ª Esta garantía se hará efectiva sobre cada Sección de 10 kilómetros á lo menos, de líneas concluidas, que la Compañía ponga en explotación; pero queda estipulado que entre Caracas y Caucagua, no se hará efectiva la garantía sino al entregarse al servicio público, las Secciones siguientes: de Caracas á Guarenas: de Guarenas á Guatire, y de Guatire á Caucagua.

13ª La Compañía deberá presentar trimestralmente al Ministro de Obras Públicas, las cuentas de los rendimientos del ferrocarril para que el Gobierno ordene el pago de la diferencia, si la hubiere, entre los productos líquidos y la garantía acordada. Este pago deberá hacerse en moneda de oro.

14ª La tarifa de fletes y pasajes no podrá exceder en ningún tiempo de los precios siguientes:

Pasajes 1ª clase, treinta y cinco céntimos de bolívar por kilómetro.

Idem 2ª clase, veinte y cinco céntimos de bolívar por kilómetro.

Idem 3ª clase, quince céntimos de bolívar por kilómetro, en caso de creerla útil la Compañía.

Mercancías.—Por cada tonelada de mercancías, víveres, producciones nacionales y otros artículos semejantes, ó por cada metro cúbico, á juicio de la Compañía, un bolívar por kilómetro. Sus fracciones mayores de cincuenta kilos en proporción. Para las mercancías no comprendidas en la especificación anterior, la Compañía formará, luego que comience á explotarse la línea, una tarifa especial de acuerdo con el Gobierno.

15ª La Compañía podrá establecer entre Ciudad Bolívar y Soledad una línea de vapores para el buen servicio entre estas dos poblaciones, y facilitar las comunicaciones entre Ciudad Bolívar y el Ferrocarril de Caracas á Soledad.

16ª Todo lo que no es contrario á las presentes adiciones y aclaraciones en el Contrato de concesion de 8 de abril de 1886, queda vigente.

17ª Las presentes adiciones y aclaraciones entrarán en vigor inmediatamente después de su ratificación.

Hechos dos de un tenor á un solo efecto en Caracas, á cuatro de marzo de mil ochocientos ochenta y siete.—(L. S.)—J. C. DE CASTRO.—*G. Laffon y Cª*

DECRETA:

Artículo único.

El Congreso da su aprobación á las modificaciones y aclaraciones preinsertas.

Dado en el Palacio Legislativo Federal y sellado con el sello del Congreso en Caracas á 13 de mayo de 1887.—Año 24º de la Ley y 29º de la Federación.

El Presidente de la Cámara del Senado.

(Firmado).

NICOLAS M. GIL.

El Presidente de la Cámara de Diputados.

(Firmado).

AGUSTÍN AGUERO.

El Secretario de la Cámara del Senado.

(Firmado).

Francisco Varguillas.

El Secretario de la Cámara de Diputados.

(Firmado).

J. Nicomedes Ramírez.

Palacio Federal en Caracas á 31 de mayo de 1887.—Año 24º de la Ley y 29 de la Federación.

Ejecútese y cuídese de su ejecución.

(Firmado).

GUZMAN BLANCO.

Refrendado,

J. C. DE CASTRO.

DOCUMENTO NÚMERO 139

—

TRADUCCIÓN

—

París: 9 de diciembre de 1887.

A su Excelencia Señor de Castro, Ministro de Obras Públicas de los Estados Unidos de Venezuela.

Caracas.

Señor Ministro:

Tenemos el honor de informar á U. que hemos cedido y traspasado al señor conde de Valon, Avenida 26, Champs Elysée París, nuestro contrato con el Gobierno de los Estados Unidos de Venezuela, en abril de 1886 á marzo de 1887, para la construcción y explotación de una vía férrea entre Caracas y Soledad con sus dependencias.

El señor conde de Valon hará lo necesario para que se comiencen los trabajos oportunamente.

Acepte, señor Ministro, nuestros sentimientos de respeto.

G. Laffon & Cª

—

DOCUMENTO NÚMERO 140.

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Número 672.

Caracas: 10 de enero de 1888.

24º y 29º

Señores G. Laffon & Cª.

París—6 Boulevard Montmartre.

Por la comunicación que UU. han dirigido á este Despacho el 9 de diciembre del año anterior, queda el Gobierno en cuenta de haber cedido y traspasado UU. al señor Conde de Valon, 26 Avenue des Champs Elyseé á París, el contrato con el Gobierno de los Estados Unidos de Venezuela en abril de 1886 y marzo de 1887, para la construcción y explotación del camino de hierro entre Caracas y Soledad y dependencias.

Asimismo se está en conocimiento de que el señor Conde de Valon debe hacer lo necesario para que se le dé principio á los trabajos en tiempo hábil.

Soy de UU. atento servidor.

J. C. DE CASTRO.

—

DOCUMENTO NÚMERO 141.

—

El Ministro de Obras Públicas suficientemente autorizado por el Consejero Encargado de la Presidencia de la República, con el voto del Consejo Federal, por una parte; y por la otra el Duque de Morny, han convenido en celebrar el siguiente contrato:

Art. 1º El Gobierno de Venezuela concede al contratista el derecho de construir un ferrocarril, de Mérida al Lago de Maracaibo, bien sea canalizando el Chama ó yendo al Escalante ó cualquiera otro río navegable.

Art. 2º El contratista se obliga á empezar los trabajos del ferrocarril y la canalización del río, en caso que sea necesaria, dentro de un año á contar de esta fecha, y á terminar la línea tres años después de este plazo.

Art. 3º El Gobierno Nacional concede al contratista la administración, explotación y goce de los rendimientos de la empresa durante noventa y nueve años, al término de los cuales pasará la empresa con todos sus anexos, á ser propiedad de la Nación, sin indemnización alguna por parte de ésta.

Art. 4º El Gobierno cede en propiedad al contratista, una faja de quinientos metros de terreno á cada lado de la vía, de los que pertenezcan á la Nación, sin ninguna indemnización.

Art. 5º Los terrenos de propiedad particular que necesitare la empresa para la construcción del Ferrocarril, estaciones, etc., serán tomados para uso público, conforme á la ley, y satisfecho su valor por la empresa.

Art. 6º Las maderas que necesite la empresa para la construcción de las obras de la vía, podrá tomarla de los bosques nacionales libremente.

Art. 7º Las máquinas, materiales, instrumentos y demás útiles que fueren necesarios para la construcción del ferrocarril, se introducirán libres de derechos de importación; debiendo procederse en cada caso, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 177 del Código de Hacienda.

Art. 8º La empresa no será gravada en ningún tiempo con contribuciones nacionales ni de los Estados.

Art. 9º Las dificultades que por causa de fuerza mayor impidan el comienzo, ó motiven la paralización de los trabajos de la vía, serán compensadas con lapso igual al que hayan ocasionado dichas dificultades, y el Ejecutivo Federal, con previo conocimiento de causa, podrá prorrogar por un año más, el término fijado para la conclusión de la obra.

Art. 10º Conforme á la ley de la materia, el Gobierno de Venezuela garantiza el siete por ciento sobre el capital que el contratista, sus cesionarios ó sucesores emitan en bonos, acciones ú obligaciones y que representen el capital social de la Compañía.

Art. 11º El Gobierno concede al contratista el derecho de construir los ramales que juzgue necesarios.

Art. 12º La correspondencia será trasportada gratuitamente por la empresa; y se obliga á trasportar por la mitad del precio de la tarifa que se establezca, los empleados en comisión, militares en servicio y las tropas y elementos de guerra.

Art. 13º El contratista podrá traspasar este contrato á otra persona ó Compañía, como á bien tenga, dando aviso al Gobierno de Venezuela.

Art. 14º Las dudas ó controversias que puedan suscitarse en la realización de este contrato, serán resueltas por los tribunales competentes de la República, conforme á sus leyes.

Se hacen dos ejemplares de un tenor á un solo efecto, en Caracas á 25 de julio de mil ochocientos ochenta y siete.

(L. S.)

J. C. de Castro.

Morng.

DOCUMENTO NÚMERO 142.

—

El Ministro de obras Públicas, suficientemente autorizado por el Consejero Encargado de la Presidencia de la República, con el voto del Consejo Federal, y el Duque de Morny, han celebrado el siguiente contrato:

Art. 1º El contratista se obliga á construir y explotar un ferrocarril entre el Orinoco y Guacipati, debiendo comenzarse los trabajos dentro del término de un año á contar de la fecha del presente contrato.

Art 2º Dicho ferrocarril estará compuesto de dos líneas:

Una del Orinoco á Upata.

Otra línea de Upata á Guacipati.

Cada una de estas dos líneas se entregará al tráfico sucesivamente tan pronto como esté concluida.

Art. 3º El punto de llegada del Ferrocarril en el Orinoco, será escojido por los contratistas y comunicado al Gobierno de la República.

Art. 4º El Gobierno Federal dictará las disposiciones necesarias para que se establezca una Aduana y una Oficina Nacional de Correos para el Territorio del Yurnary, en el punto de llegada del ferrocarril en el Orinoco, tan luego como la primera línea esté dada al tráfico; siendo obligatorio para el contratista ó sus cesionarios, costear la construcción del edificio necesario á estas oficinas, así como también las indispensables para el Resguardo y la guarnición.

Art. 5º La Empresa tendrá el derecho exclusivo de construir en el puerto donde llegue el ferrocarril, los muelles, embarcaderos y depósitos que haya menester.

Art. 6º El Gobierno de la República concederá á la empresa, en toda propiedad, una extensión de terrenos baldíos de quinientos metros á cada lado de la vía, pudiendo tomar en una parte de ella el equivalente del área que corresponda á la otra.

Art. 7º Las minas y canteras que se encuentren en el trayecto del ferrocarril, serán concedidas á la empresa por el Gobierno Nacional, de conformidad con las leyes.

Art. 8º Será permitido á la empresa, sin indemnización alguna, tomar de los terrenos de propiedad nacional, toda la madera y otros materiales que haya menester para la construcción y conservación de la vía.

Art. 9º El Gobierno Federal permitirá á la empresa, previas las formalidades legales, la introducción libre de derechos aduaneros de todos los materiales, máquinas, útiles y demás elementos necesarios para la construcción y conservación del ferrocarril.

Art 10º El Gobierno Federal permitirá, con las precauciones que juzgue convenientes, que los buques que conduzcan máquinas ú otros elementos para la construcción del ferrocarril, puedan desembarcarlos en el puerto del Orinoco conveniente á la empresa; debiendo ésta en todo caso, pedir al Gobierno el permiso correspondiente.

Art. 11º La tarifa de fletes y pasajes para el tráfico, no podrá exceder de los precios siguientes:

Por cada pasajero de primera clase, cuarenta céntimos de bolívar por kilómetro.

Por cada pasajero de segunda clase, treinta céntimos de bolívar por kilómetro.

Por cada tonelada de mercancías, víveres, productos nacionales ú otros objetos semejantes, ó por metro cúbico, á juicio de la empresa, dos bolívares y setenta céntimos por kilómetro.

Por cada kilogramo de oro ú otras materias preciosas, veinte céntimos de bolívar por kilómetro.

Por cada tonelada de carbón de piedra, cuarenta y cinco céntimos de bolívar por kilómetro.

Los bultos que pesen más de mil kilogramos, ó tengan mayores dimensiones de cinco metros de largo y uno y medio de ancho, no están incluidos en esta tarifa, así como tampoco las materias explosivas ó peligrosas, y los valores bancarios ú otros semejantes, los cuales serán trasportados por convenios especiales.

Art. 12º Los terrenos de propiedad particular que necesite la empresa para sus establecimientos, serán tomados por el Gobierno Federal para uso público, de conformidad con las leyes, siendo de cuenta de la empresa el pago de la indemnización correspondiente.

Art. 13º La empresa podrá hacer bajo las mismas condiciones que se expresan en este contrato, los ramales que crea convenientes, y tendrá la preferencia para la construcción y explotación, en igualdad de circunstancias, de cualquiera otra línea en el Territorio Yuruary.

Art. 14º El ancho de la vía será cuando menos de 0,914 milímetros entre rieles y los materiales que en ella se empléen de la mejor calidad.

Art. 15º La empresa está obligada á conducir gratis en el ferrocarril la correspondencia procedente de las Oficinas nacionales de Correos.

Art. 16º Tanto los empleados nacionales en comisión como las tropas de la República, sólo pagarán la mitad del precio del pasaje estipulado en la tarifa.

Art. 17º El Gobierno Federal garantiza á la empresa un interés anual de siete por ciento sobre la suma de un millón seiscientas mil libras esterlinas, según la repartición siguiente:

Un millón de libras esterlinas por la construcción de la línea del Orinoco á Upata.

Seiscientas mil libras esterlinas por la línea de Upata á Guacipati.

Esta garantía de siete por ciento se hará efectiva á medida que las expresadas líneas vayan siendo entregadas al tráfico.

Art. 18º Durante el período que abarca este contrato, la empresa no podrá ser gravada con ningún impuesto ó contribución, cualquiera que sea su origen, linaje ó denominación.

Art. 19º La duración de este contrato será de noventa y nueve años, á contar de esta fecha, al fin de cuyo tiempo el ferrocarril pasará con todas sus pertenencias, á ser propiedad de la Nación; y durante este período de años, el Gobierno Federal se compromete á no pactar con ninguna otra persona ó Compañía, la construcción de ningún ferrocarril que, en el Territorio Yuruary, una las minas con el Orinoco.

Art. 20º Este contrato podrá ser traspasado á otra persona ó Compañía, dando de ello aviso al Gobierno Nacional.

Art. 21º Las dudas y controversias que puedan suscitarse en el cumplimiento del presente contrato, serán resueltas por los Tribunales de la República.

Hechos dos de un tenor á un solo efecto, en Caracas, á veinticinco de julio de mil ochocientos ochenta y siete.

(L. S.)

J. C. DE CASTRO.

Morny.

DOCUMENTO NÚMERO 143.

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 8 de febrero de 1887.

23º y 28º

Resuelto:

El Presidente de la República, con el voto del Consejo Fe-

deral, ha tenido á bien acceder á la solicitud que hacen los contratistas del Ferrocarril de La Luz á Barquisimeto, con derecho á prolongarlo hasta el Tocuyo y Trujillo, en la cual piden una prórroga de tres meses para llevar á cabo los trabajos de estudio y exploración que han emprendido, y que por causa de las lluvias torrenciales de esta estación no han podido concluir.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal.

J. C. de Castro.

DOCUMENTO NÚMERO 144.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 29 de marzo de 1887.

24º y 29º

Vista la solicitud del señor T. F. de Franco, á nombre de

"The Bruzual Railway Company Limited," el Presidente de la República, con el voto del Consejo Federal,

Resuelve:

1º Prorrogar hasta el 31 de diciembre de 1888 el plazo para terminar la primera sección de Puerto Cabello á Tarfa, y conceder la misma prórroga de diez y ocho meses á los plazos fijados para la conclusión de las demás secciones.

2º Declarar que cada una de las cuatro secciones de que habla el Contrato, será considerada como un Ferrocaril seccional, y que la Compañía tendrá la propiedad y la garantía del siete por ciento desde que se entregue al tráfico público.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

J. C. DE CASTRO.

DOCUMENTO NÚMERO 145.

—

EL CONGRESO

DE LOS ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA,

Visto el contrato celebrado en Londres á 22 de junio de 1886, entre el Ilustre Americano General Guzmán Blanco, á nombre del Gobierno de Venezuela, por una parte; y por la otra, los señores Thomas A. Meates y N. G. Burch, aprobado por el Ejecutivo Federal en 29 de julio del citado año, que es del tenor siguiente:

"El Ilustre Americano General Guzmán Blanco, en representación del Gobierno de los Estados Unidos de Venezuela, actualmente en la ciudad de Londres, 194 Queen's Gate, por una parte, y Thomas Arrowsmith Meates y Nathaniel Geach Burch; ambos residentes en esta ciudad, Jokenhouse Buildings 4, por la otra, han celebrado el siguiente contrato:

Artículo 1º

El Gobierno de Venezuela concede á los contratistas y sus asociados ó sucesores, derecho exclusivo para construir un ferrocarril de la Luz, ó de otro punto del ferrocarril de Tucacas en el Departamento La Luz, hasta la ciudad de Barquisimeto, con el derecho de extender la línea férrea hasta la ciudad de Tocuyo ó la de Carora, ó hasta la de Trujillo, como mejor convenga á los contratistas.

Artículo 2º

Se concede á los contratistas, seis meses de la fecha de la ratificación de este contrato por el Gobierno de Venezuela, para hacer la exploración entre La Luz y Barquisimeto, y

trazar la dirección de la línea; y se comenzarán los trabajos á los tres meses de estar terminada la exploración.

Artículo 3º

Se fijan tres años, prorrogables por seis meses más, á contar de la fecha en que se comiencen los trabajos del ferrocarril, para terminar su construcción hasta Barquisimeto; pero las dificultades que ocasionen demora en la construcción, serán compensadas con una prórroga igual al atraso causado á consecuencia de dichas dificultades.

Artículo 4º

La extensión del ferrocarril de Barquisimeto, en la dirección de la ciudad de Tocuyo ó la de Carora ó hasta la de Trujillo, no será obligatoria de parte de los contratistas; pero perderán el derecho de construir dicha extensión, si no hubiesen dado principio á los trabajos, á los seis meses después de estar terminada la línea férrea de La Luz á Barquisimeto.

Artículo 5º

La duración del presente contrato será de 99 años, á contar desde la fecha de la conclusión de la sección de La Luz á Barquisimeto, y durante este tiempo el Gobierno de Venezuela se compromete á no construir, ni ceder á ninguna otra persona ó Compañía, el derecho de construir ferrocarril alguno dentro del límite de cincuenta millas inglesas de ambos lados del ferrocarril que por la presente se contrata.

Artículo 6º

Se adoptará para la construcción del ferrocarril el mismo ancho de entre rieles que tiene el de Tucacas á La Luz, y el mismo tipo de locomotoras, carruajes, carros y wagones indispensables para el tráfico; pero para el caso de que el ancho de entre rieles del ferrocarril de Tucacas á La Luz fuese

aumentado en cualquier época, se obligan los contratistas y sus asociados ó sucesores, á hacer la misma alteración, para que las dos líneas queden iguales y unidas.

Artículo 7º

El capital de la Compañía anónima limitada que se organizará en virtud del presente contrato, podrá ser emitido en acciones ordinarias y en bonos, en las proporciones que mejor convenga á la empresa.

Artículo 8º

El Gobierno de Venezuela permitirá, prévias las formalidades legales, la introducción libre de derechos aduaneros, de todos los materiales, máquinas y herramientas, útiles y otros artículos que se necesiten para la construcción, conservación y explotación del ferrocarril de La Luz á Barquisimeto, y para la extensión de Barquisimeto á la ciudad de Tocuyo ó á la de Carora, ó hasta la de Trujillo. También permitirá el Gobietno que los buques que conduzcan dichos materiales, máquinas, herramientas, útiles y demás artículos, hagan la descarga en Tucacas, tocando préviamente en Puerto Cabello, para obtener el permiso correspondiente.

Artículo 9º

Los empleados, operarios y otros individuos ocupados en la construcción y conservación del ferrocarril, estarán exentos del servicio militar.

Artículo 10º

El Gobierno cede, sin indemnización, á los contratistas y sus asociados ó sucesores, ciento cincuenta metros de ámbos lados del trayecto que atraviesa el ferrocarril, en terrenos baldíos, y los terrenos de propiedad particular, que sean necesarios para la construcción de la línea, serán tomados por el Gobierno para uso

público, de conformidad con la ley, pagando los contratistas y sus asociados ó sucesores, su valor.

Artículo 11º

El Gobierno concede á los contratistas y sus asociados ó sucesores, la preferencia de explotar y exportar cualesquiera depósitos de minerales, libre de impuestos, que existan en el límite de 150 metros de terreno de ámbos lados del ferrocarril, debiendo los contratistas y sus asociados ó sucesores, cumplir con las formalidades legales para la explotación de dichos depósitos de minerales; pero si trascurridos tres meses despuás de haber sido denunciados los depósitos de minerales, no hubiesen los contratistas y sus asociados ó sucesores, procedido á la explotación de ellos, cesará la preferencia concedida en este contrato.

Artículo 12º

El Gobierno permitirá á la empresa; sin indemnización alguna cortar en los bosques pertenecientes á la Nación, las maderas que necesite para la construcción y conservación del ferrocarril.

Artículo 13º

Al estar terminado y abierto al tráfico público el ferro-
carril de La Luz á Barquisimeto, el Gobierno garantizará el 7
p% anual sobre la suma de £ 10.000 (diez mil libras ester-
linas) por cada milla inglesa de ferrocarril construida, y al
estar construido y abierto igualmente al tráfico público el
trayecto de Barquisimeto á la ciudad de Tocuyo ó á la de
Carora ó hasta la de Trujillo, gozará la empresa de la misma
garantía.

Artículo 14º

El Gobierno Nacional contribuirá á la construcción del ferrocarril con la quinta parte del valor de los trabajos

hechos, y los materiales y utensilios suplidos, según las certificaciones mensuales de los Ingenieros de la empresa; pero aún excediendo las certificaciones de los Ingenieros la suma de £ 10.000 por cada milla inglesa, el Gobierno en ningún caso contribuirá con más de la quinta parte de esta suma, por cada milla inglesa construida.—Para el trayecto de la línea férrea de La Luz á Barquisimeto, los contratistas y sus asociados ó sucesores, recibirán mensualmente en pago de la quinta parte con que contribuye el Gobierno, en lugar de dinero efectivo, acciones completamente pagadas, pertenecientes al Gobierno Nacional en la empresa conocida bajo la denominación de "Puerto Cabello and Valencia Railway Company Limited" á la par; y para el trayecto de Barquisimeto á la ciudad de Tocuyo ó á la de Carora, ó hasta la de Trujillo, el pago de dicha quinta parte que corresponde al Gobiorno, se hará mensualmente en dinero efectivo.

Artículo 15º

El Gobierno Nacional recibirá acciones completamente pagadas de la Compañía anónima limitada que debe organizarse, según el artículo 7º de este contrato, por la suma con que haya contribuido.

Artículo 16º

La empresa podrá establecer sus tarifas para pasajeros y fletes; pero el Gobierno tendrá el derecho de revisar las tarifas de acuerdo con la Compañía, cuando el resultado de dos años consecutivos haya producido dividendos de 10 p% por año ó más.

Artículo 17º

La empresa tendrá el derecho de cobrar el flete, bien sea por

peso ó por medida, como mejor convenga, tomando 40 pies cúbicos para medida, como el equivalente de mil kilógramos.

Artículo 18º

Los contratistas y sus asociados ó sucesores están autorizados para traspasar el presente contrato, si así conviniere á sus intereses.

Artículo 19º

Todas las cuestiones que se susciten por este contrato, serán resueltas por los tribunales competentes de Venezuela.

Artículo 20º

El presente contrato *ad referendum* no tendrá efecto sino después de ratificado por el Gobierno de Venezuela.—Hechos tres de un mismo tenor, y fechados en Londres á veinte y dos de junio de 1886.—GUZMÁN BLANCO.—*Thomas A. Meates.*—*N. G. Burch.*—Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 29 de julio de 1886.—23º y 28º—*Resuelto*:—El Consejero Encargado de la Presidencia de la República, con el voto del Consejo Federal, ha dado su aprobación al contrato que precede, celebrado en Londres entre el Ilustre Americano, General Guzmán Blanco, á nombre del Gobierno y los señores Thomas A. Meates y N. G. Burch para la construcción de un ferrocarril desde el pueblo de La Luz, ó de otro punto del de Tucacas, hasta la ciudad de Barquisimeto, Tocuyo, Carora y Trujillo.—Comuníquese y publíquese.—Por el Ejecutivo Federal, A. ARISMENDI."

DECRETA:

Artículo único.

El Congreso presta su aprobación al contrato preinserto. Dado en el Palacio del Cuerpo Legislativo Federal, y se-

llado con el sello del Congreso en Caracas, á 5 de mayo de 1887.—Año 24º de la Ley y 29º de la Federación.

El Presidente de la Cámara del Senado.

(Firmado).

NICOLÁS M. GIL.

El Presidente de la Cámara de Diputados.

(Firmado).

AGUSTÍN AGUERO.

El Secretario de la Cámara del Senado.

(Firmado).

Francisco Varguillas.

El Secretario de la Cámara de Diputados.

(Firmado).

J Nicomedes Ramires.

Palacio Federal en Caracas á 10 de mayo de 1887.—Año 24º de la Ley y 29 de la Federación.

Ejecútese y cuídese de su ejecución.

(Firmado).

GUZMAN BLANCO.

Refrendado.

J. C. DE CASTRO.

DOCUMENTO NÚMERO 146.

—

EL CONGRESO

DE LOS ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA,

DECRETA:

Artículo único.

Se aprueba el contrato celebrado en París, el diez y nueve de abril de mil ochocientos ochenta y seis, entre el General Guzmán Blanco, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Venezuela en varias Cortes de Europa y el señor doctor León de Jaybert, para construir y explotar un ferrocarril que, partiendo de la ciudad de San Cristóbal, en el Estado "Los Andes", vaya hasta un punto en que pueda navegarse el río Uribante; á saber:

General Guzmán Blanco, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos de Venezuela, en varias Cortes de Europa, residente hoy en París, Grau Hotel, 12 Boulevard des Capucines, por una parte, y por la otra, León de Jaybert, Doctor en derecho, residente también en París, 39 calle de Amsterdam, han convenido y convienen en celebrar el siguiente contrato, *ad referendum*.

Artículo 1º

León de Jaybert se obliga á formar una Compañía, con el capital suficiente para construir y explotar un ferrocarril que, partiendo de la ciudad de San Cristóbal en el Estado Los Andes, vaya hasta un punto en que pueda navegarse el río Uribante.

Artículo 2º

León de Jaybert se compromete á llevar á cabo las obras necesarias para desembarazar al expresado río de todos los estorbos que impidan la navegación.

Artículo 3º

Los trabajos de estudio de la línea férrea, deberán principiarse dentro del término de siete meses, á contar de la fecha en que sea comunicada la ratificación de este contrato, y los de construcción, cuatro meses después de vencido el plazo anterior, debiendo al mismo tiempo tener, por lo menos, un buque de vapor en aguas del Uribante.

Artículo 4º

El ferrocarril tendrá por lo menos 0,m.914 entre rieles, y deberá estar terminado y entregado al tráfico dentro del término de tres años á contar de la fecha en que deben principiarse los trabajos de construcción.

Artículo 5º

El Gobierno Federal otorgará á León de Jaybert, ó á sus cesionarios, una prórroga de cuatro meses para la ejecución de los trabajos á que se obliga, según los artículos 3º y 4º, siempre que el atraso tenido en ellos sea por causa justificada, á juicio del Ejecutivo Federal.

Artículo 6º

El Gobierno Nacional se compromete á ceder en propiedad á la empresa, una faja de terrenos baldíos á cada lado de la vía, de quinientos metros de ancho; y á tomar para uso público, de conformidad con las leyes, los terrenos de propiedad particular que sean necesarios para la construcción del ferrocarril, debiendo la empresa pagar su valor.

Artículo. 7º

La empresa podrá extraer de los bosques nacionales, sin indemnización alguna, todas las maderas que haya menester para la construcción del ferrocarril y edificios que le sean necesarios.

Artículo 8º

El Gobierno Federal permitirá la introducción libre de derechos aduaneros, de todos los elementos necesarios para la construcción y conservación del ferrocarril, así como para el establecimiento de la navegación por vapor de que se habla en este contrato, y la conservación de los buques en ella empleados.

Artículo 9º

El Gobierno Nacional garantiza un interés de siete por ciento sobre el costo del ferrocarril, siempre que este costo no exceda en término medio por kilómetro, de la cantidad que se fijará ulteriormente, conforme al resultado de los estudios que se hagan.

Artículo 10º

La empresa no podrá ser gravada, durante el período que abarca este contrato, con ningún impuesto ó contribución nacional ó de los Estados, sea cual fuere su origen ó denominación.

Artículo 11º

La empresa está en el deber de conducir gartis en el ferrocarril y en sus vapores, la correspondencia despachada por las oficinas de correos; y á no cobrar por fletes y pasajes, al Gobierno Nacional, sino la mitad del precio establecido en las correspondientes tarifas.

Artículo 12º

La duración de este contrato será de noventa y nueve años, á contar de la fecha de su ratificación, al fin de los cuales, el fe-

rrocarril y las demás pertenencias de la empresa, pasarán á ser propiedad de la Nación.

Artículo 13º

Mientras dure este contrato, el Gobierno Nacional se obliga á no pactar con ninguna otra persona ó Compañía, el establecimiento de líneas férreas entre San Cristóbal y el Uribante.

Artículo 14º

Este contrato podrá ser traspasado á otra persona ó Compañía, dando de ello aviso al Gobierno.

Artículo 15º

Las dudas y controversias que puedan suscitarse en el cumplimiento del presente contrato, serán resueltas por los Tribunales competentes de la República, de conformidad con sus leyes.

Artículo 16º

Este contrato queda sometido á la ratificación del Gobierno de la República.—Hechos tres de un tenor, á un solo efecto, en París, á diez y nueve de abril de mil ochocientos ochenta y seis.—Firmado.—GUZMÁN BLANCO.—Firmado.—*L. de Jaybert.*—Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación. Acueductos y Contabilidad.— Caracas: 30 de julio de 1886.—23º y 28º—*Resuelto:*—El Ciudadano Consejero Encargado de la Presidencia de la República, con el voto afirmativo del Consejo Federal, ha dado su aprobación al contrato anterior celebrado en París, entre el Ilustre Americano General Guzmán Blanco y el señor Doctor León de Jaybert, para la construcción de un ferrocarril que partiendo de San Cristóbal, en el Estado Los Andes, vaya hasta un punto en que pueda navegarse el río Uribante.—Comuníquese y publíquese.—Por el Ejecutivo Federal, A. ARISMENDI.—Es copia exacta de su original—J. C. DE CASTRO.

Dado en el Palacio del Cuerpo Legislativo Federal en

Caracas á 3 de mayo de 1887.—Año 24º de la Ley y 29º de la Federación.

El Presidente de la Cámara del Senado.

(Firmado).

NICOLÁS M. GIL.

El Presidente de la Cámara de Diputados.

(Firmado).

AGUSTÍN AGUERO.

El Secretario de la Cámara del Senado.

(Firmado).

Francisco Varguillas.

El Secretario de la Cámara de Diputados.

(Firmado)

J. Nicomedes Ramires.

Palacio Federal en Caracas á 14 de mayo de 1887.—Año 24º de la Ley y 29º de la Federación.

Ejecútese y cuídese de su ejecución.

(Firmado)

GUZMAN BLANCO.

Refrendado.

J. C. DE CASTRO.

DOCUMENTO NÚMERO 147.

—

Bartholomew House.

Londres E. C. mayo 31 de 1887.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Excmo. Señor:

Tengo el gusto de participar á U. que en esta fecha se han entregado al Registro de esta ciudad los estatutos de la Compañía Anónima que llevará el nombre de "The San Cristóbal Railway and Uribante Navigation Company Limited", y cuya Compañía se ha formado para adquirir y llevar á cabo la concesión otorgada por su Excelencia el Presidente de la República, General Guzmán Blanco, en 19 de abril del año pasado al señor León Jaybert, de 39 Rue d'Amsterdam, París, y traspasada por el antedicho señor de Jaybert, á mí en 18 de febrero del año en curso.

En breve saldrá de esta ciudad un ingeniero apoderado de la Compañía, para ir á recorrer el trayecto de la vía proyectada y á suplicar de ese Ministerio y del Ejecutivo Nacional la prórroga necesaria para la realización de las obras estipuladas en la concesion á la cual me refiero.

Hago á U. esta participación para los fines que puedan ser necesarios, y tengo á alta honra suscribirme de U.

Su humilde servidor,

A. J. M. Scholborgh.

—

DOCUMENTO NÚMERO 148.

—

El Ministro de Obras Públicas, suficientemente autorizado por el Consejero Encargado de la Presidencia de la República, con el voto del Consejo Federal, y el Duque de Morny, han celebrado el siguiente contrato:

Art. 1º El contratista se obliga á construir, conforme al derecho exclusivo que le concede el Gobierno de Venezuela, un ferrocarril de una sola vía con conexiones, desde el puerto de Bahía Honda, en la Península de la Goajira, á la ciudad de Maracaibo en el "Estado Falcón," así como á construir los muelles y edificios necesarios al tráfico en el punto de partida de la línea.

Art. 2º El contratista podrá establecer un astillero para la construcción y reparación de embarcaciones.

Art. 3º El contratista se obliga á construir en Bahía Honda, y á cederlos en propiedad al Gobierno de Venezuela, sin remuneración alguna, un edificio para la Aduana, una casa para la Comandancia del Resguardo y un Cuartel para una pequeña guarnición, con las localidades suficientes al objeto á que se destinan.—Con este propósito el Gobierno cede en propiedad al contratista, cuatro kilómetros cuadrados de terreno en el puerto de Bahía Honda.

Art. 4º El Gobierno de Venezuela cede en propiedad al contratista, porciones de terreno á ambos lados de la línea, y en toda su extensión, de mil metros de frente hacia ella y de quinientos metros de fondo, alternando con porciones de igual frente que se reserva la Nación.

Art. 5º Los terrenos de propiedad particular por donde atraviese la línea y que necesitare la empresa, serán declarados, para uso público, conforme á la Ley de la materia, pagando su valor el contratista.

Art. 6º Las máquinas, rieles y útiles y demás materiales para la construcción completa de la vía, así como los materiales de construcción de los muelles y edificios y astillero, y

los materiales que la empresa emplee en la construcción de casas ó edificios públicos ó particulares, en el terreno mencionado en el artículo 3º, se introducirán libres de derechos, observándose los requisitos establecidos en el Código de Hacienda.

Art. 7º Las maderas que necesite la empresa para las obras y construcciones expresadas en este contrato, podrá tomarlas de los bosques nacionales sin pagar nada al Gobierno.

Art. 8º Las tarifas de pasaje, mercaderías, etc. que se trasporten por el ferrocarril, serán fijadas por la empresa, tomando como base lo que se cobra por kilómetro en la actualidad en el ferrocarril de la Guaira á Caracas; y las tarifas para el uso del puerto, tomando como base, lo que se cobra por embarque y desembarque actualmente en el puerto de La Guaira.

Art. 9º El Gobierno de Venezuela habilitará el puerto de Bahía Honda para la importación y exportación extranjera, y al comercio de cabotaje, y cerrará la actual Aduana de Maracaibo al abrirse al tráfico público el ferrocarril.

Art. 10º El contratista se obliga á construir el ferrocarril y las obras á él anexas, en el término de cuatro años, y á principiar los trabajos dentro de un año después de que se termine la cuestión límites entre Venezuela y la Nueva Colombia.

Art. 11º El Gobierno de Venezuela garantiza el siete por ciento sobre el capital que el contratista, sus cesionarios ó sucesores emitan en bonos, acciones ú obligaciones y que representen el capital social de la Compañía.

Art. 12º El contratista tiene el derecho de traspasar, ceder ó transferir el todo ó parte de este contrato á particulares ó Compañías con los mismos derechos y obligaciones que en él se establecen, dando cuenta al Gobierno de Venezuela.

Art. 13º El trasporte de la correspondencia por el ferrocarril será gratis.

Art. 14º Este contrato durará noventa y nueve años, al término de los cuales los concesionarios entregarán al Gobierno de Venezuela, el ferrocarril, los muelles y demás anexos, sin retribución alguna por parte de éste.

Art. 15º El Gobierno de Venezuela se obliga á no hacer

durante este contrato otra concesión para construir una línea férrea para la ciudad de Maracaibo por los puntos ó territorios comprendidos dentro de los límites fijados en la presente concesión.

Art. 16º Las dudas ó controversias que puedan suscitarse en el cumplimiento de este contrato, serán resueltas por los tribunales competentes de la República, conforme á sus leyes.

Se hacen dos ejemplares de un tenor á un mismo efecto, en Caracas á veinticinco de julio de mil ochocientos ochenta y siete.

(L. S.)

J. C. DE CASTRO.

Morny.

DOCUMENTO NÚMERO 149.

EL CONGRESO

DE LOS ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Vistas las declaraciones ampliatorias *ad referéndum* hechas en París á 21 de mayo de 1886 y en Londres á 10 de agosto del mismo año, por el Ilustre Americano Presidente electo de Venezuela, á la Compañía "Venezuela Western Railway Limited", aprobadas por el Ejecutivo Federal en 3 de julio y 30 de agosto del propio año, que son del tenor siguiente:

El General Guzmán Blanco, Presidente electo de los Estados Unidos de Venezuela, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en varias Cortes de Europa, en vista de la representación que me ha sido dirigida por la Compañía "Venezuela Western Railway Limited", en la cual manifiesta la conveniencia y necesidad de prolongar por veinte y cinco kilómetros la construcción del ferrocarril de la Fría al Brazo, y solicita que el Gobierno de la República fije la suma sobre la cual está dispuesto á garantizar un interés anual de siete por ciento por esta nueva Sección; y en uso de las facultades y poderes de que estoy investido, hago las siguientes aclaraciones *ad referéndum:*

1º El Gobierno de Venezuela garantiza un interés anual de siete por ciento sobre la suma de ciento cincuenta mil libras esterlinas, (£ 150.000) por veinticinco kilómetros de vía férrea en la prolongación al interior del ferrocarril de La Fría al Brazo, siempre que la línea tenga un ancho, por lo menos, de un metro entre rieles.

2º Esta garantía comenzará á hacerse efectiva desde que dicha prolongación haya sido entregada al tráfico.

Estas declaraciones quedan sometidas á la ratificación del Gobierno de Venezuela.

Hechos tres de un tenor á un solo efecto, en París, á 21 de mayo de 1886.—GUZMÁN BLANCO.—Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 3 de julio de 1886.—23º y 28º—*Resuelto:*—El Ciudadano Consejero Encargado de la Presidencia de la República, con el voto afirmativo del Consejo Federal, ha dado su aprobación á las ampliaciones que preceden, otorgadas en París por el Ilustre Americano General Guzmán Blanco.—Comuníquese y publíquese.—Por el Ejecutivo Federal.—A. Arismendi.

"General Guzmán Blanco, Presidente electo de los Estados Unidos de Venezuela, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en varias Cortes de Europa, en vista de la representación que me ha dirigido la Compañía "Venezuela Western Railway Limited," en que manifiesta no ser suficiente la suma

de tres mil libras esterlinas por kilómetro para obtener un contratista responsable que construya el Ferrocarril entre Encontrados y La Fría, en cuya virtud pide un suplemento de garantía para asegurar la realización de la obra; y haciendo uso de las facultades y poderes de que estoy investido, hago la siguiente declaración *ad referendum*.

El Gobierno Federal garantiza á la Compañía "Venezuela Western Railway Limited," el interés anual de siete por ciento sobre un aumento de mil libras esterlinas por cada kilómetro de vía férrea entre Encontrados y La Fría. Este aumento de garantía comenzará á hacerse efectivo tan luego como esté construida la vía entre aquellos puntos y entregada al tráfico.

Esta declaración queda sometida á la aprobación del Gobierno de la República.

Hechos dos de un tenor á un solo efecto, en Londres, á diez de agosto de 1886.—GUZMAN BLANCO.—Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 30 de agosto de 1886.—23º y 28º—*Resuelto:*—El Ciudadano Consejero Encargado de la Presidencia de la República, con el voto constitucional del Consejo Federal, aprueba la declaración hecha en Londres el diez de agosto del presente año por el Ilustre Americano Presidente electo de la República, en su carácter de Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario cerca de varias Cortes de Europa, á favor de la Compañía "Venezuela Western Railway Limited," en garantía de la construcción de la vía férrea entre Encontrados y La Fría.—Comuníquese y publíquese.—Por el Ejecutivo Federal.—A. Arismendi.

DECRETA:

Artículo único.

El Congreso le da su aprobación á las declaraciones ampliatorias preinsertas:

Dado en el Palacio Legislativo Federal, y sellado con el

sello del Congreso en Caracas, á 13 de mayo de 1887.—Año 24º de la Ley y 29º de la Federación.

El Presidente de la Cámara del Senado.

(Firmado).

NICOLÁS M. GIL.

El Presidente de la Cámara de Diputados.

(Firmado).

AGUSTÍN AGUERO.

El Secretario de la Cámara del Senado.

(Firmado).

Francisco Varguillas.

El Secretario de la Cámara de Diputados.

(Firmado).

J Nicomedes Ramires.

Palacio Federal en Caracas á 31 de mayo de 1887.—Año 24º de la Ley y 29º de la Federación.

Ejecútese y cuídese de su ejecución.

(Firmado).

GUZMAN BLANCO.

Refrendado.—El Ministro de Obras Públicas.

J. C. DE CASTRO.

DOCUMENTO NÚMERO 150.

—

Compañía Anónima de Navegación y Ferrocarril de Barlovento.

Caracas: 11 de julio de 1887.

Ciudadano Consejero Encargado de la Presidencia de la República.

Tengo el honor de poner en conocimiento de U. la plausible noticia de haber pasado ayer á las 6 p. m. la locomotora del Ferrocarril con varios wagones cargados por el puente de hierro construido en Paparo sobre el río Tuy, en medio del entusiasmo de la población y de multitud de ciudadanos que solemnizaron con su presencia este acto de progreso en la zona de Barlovento.

Por la Dirección,

Manuel Betancourt.

DOCUMENTO NÚMERO 151

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Número 414.

Caracas: 13 de julio de 1887.

24º y 29º

Ciudadano Director de la Compañía Anónima de Navegación y Ferrocarril de Barlovento.

El Ciudadano Consejero Encargado de la Presidencia de la República me ha ordenado decir á U. en contestación á su atenta nota del 11 del presente, que se ha impuesto con verdadera complacencia de la plausible noticia de haber pasado la locomotora con varios wagones cargados por el puente de hierro construido sobre el río Tuy en la boca de Paparo, en medio del entusiasmo de la población y de multitud de ciudadanos que solemnizaron con su presencia ese acto de progreso en la zona de Barlovento.

El Encargado de la Presidencia se congratula por el feliz éxito alcanzado por la Compañía que U. tan dignamente representa.

Dios y Federación.

J. C. DE CASTRO.

—

DOCUMENTO NÚMERO 152.

—

Compañía Anónima de Navegación y Ferrocarril de Barlovento.

Caracas: 1º de febrero de 1888.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

La Junta Directiva tiene el honor de dirigirle á U. el siguiente informe:

Desde el mes de agosto del año próximo pasado, quedó terminada la línea férrea, que partiendo de Carenero, recorre ya Higuerote, Paparo, Río Chico y San José. Como sucede en toda línea nueva, esta no ha podido alcanzar, en tan breve tiempo, el grado de solidez y demás condiciones de regularidad que tiene en mira la Empresa; pero sí es satisfactorio consignar aquí que ninguna interrupción del tráfico ha ocurrido, desde el citado mes de agosto hasta hoy; y lo que es más, que el puente de hierro construido en Paparo, de un solo ojo y 55 metros de vuelo, ha quedado intacto, en contra de lo generalmente creído, después de las copiosas lluvias y extraordinarias crecientes de la pasada estación; circunstancias á que la Empresa da particular importancia, dado que este es en su concepto, el mayor peligro que puede amenazar la vía.

Bien hubiera deseado la Compañía prolongar más esta línea, en provecho propio y bien de aquella feraz comarca, mas en vano lo ha pretendido así, el escaso número de accionistas, todos de esta capital, con cuyos solos recursos y singular perseverancia, se ha logrado llevar á cabo lo existente.

No puede decirse que esta Empresa tenga hasta ahora vida propia, ella se ha sostenido y se sostiene aún del capital aportado, sin beneficios remunerativos de sus accionistas, pero sí puede asegurarse que ha llegado á un punto, del que no se verá retroceder.

El capital social de la Compañía asciende á la fecha á tres millones de bolívares, representados, principalmente en 33 kilómetros de vía ya construida y el material rodante que el tráfico requiere, tres estaciones ya concluidas, casas suficientes para almacenes y oficinas, un taller de mecánica al vapor convenientemente provisto y lo mejor adaptable posible á las necesidades de la empresa, un muelle cómodo y capaz para el tráfico que hoy se hace, una línea telefónica, un acueducto de seis kilómetros y dos pequeños vapores que bastarán por mucho tiempo á las necesidades del trasporte entre Barlovento, Puerto Cabello y La Guaira.

Esta Dirección se complace además, en manifestar á U., que los trabajos de mejoramiento de la Empresa no cesan un momento; que debido á esto, puede dar ya seguridad que llenará cumplidamente sus fines, y que al poder informarlo así, ella se congratula con la actual Administración por tan feliz resultado.

El Presidente,

Leonidas Anzola.
